numer 9 (68) - wrzesień 2013

@iztm

MIESIĘCZNIK ZARZĄDU TRANSPORTU MIEJSKIEGO



KOMUNIKACJA NOCNA
SYSTEM „SZYTY NA MIARĘ”

Po szynach przez kurort • Tramwajem w rytmie flamenco • Chausson wraca na stołeczne ulice

AKTUALNOŚCI

Komunikacja po wakacjach 3
Zmiany w kursowaniu SKM 4
Mecz Polska-Czarnogóra - komunikacyjny poradnik kibica 5
Weekend bez tramwajów na Jelonkach 7
170 do stacji Warszawa Zacisze-Wilno 8
Wrześniowe rejsy po Wiśle 8
Europejski Dzień bez Samochodu 8
Tramwaj na Tarchomin 9
„Ćwierkaj” z nami 9
Wystarczy metr 9

TEMAT NUMERU

Komunikacja nocna - system „szyty na miarę” 10
Czy rzeczywiście to „system szyty na miarę”? 17
W Warszawie nocą nie ma korków! 22
EURO 2012 - przeżyjmy to jeszcze raz... 24

Z KART HISTORII KOMUNIKACJI

Po szynach przez kurort 25

KOMUNIKACJA NA ŚWIECIE

Tramwajem w rytmie flamenco 27

Z ŻYCIA KMKM

Autobus czerwony wraca na stołeczne ulice! 31

WYDAWCA

ZARZĄD TRANSPORTU MIEJSKIEGO
M. ST. WARSZAWY
Redaktor prowadząca: Barbara Anna Janiszewska

ul. Żelazna 61, 00-848 Warszawa
Infolinia 24h: 801 044 484
www.ztm.waw.pl
www.facebook.com/ztm.warszawa

Nakład: 7250
Prenumerata: ztm.waw.pl (zakładka newsletter)
Archiwalne numery: issuu/ztm.warszawa
Napisz do nas: iztm@ztm.waw.pl

DRODZY CZYTELNICY

Koniec wakacji, to czas powrotów i zmian również w komunikacji miejskiej. To także okazja do pokazania Państwu, że Warszawa tętni życiem przez całą dobę, a ułatwia to system nocnej komunikacji. To jest **TEMAT NUMERU** tego wydania. Staraliśmy się przybliżyć skomplikowaną organizację tej komunikacji, wytłumaczyć, co to są linie promieniowe, obwodowe, brygady wieloliniowe, dlaczego główna pętla w nocy znajduje się przy Dworcu Centralnym. Rozmawiamy o tej organizacji z pracownikami Sekcji Kształtowania Układu Komunikacyjnego w ZTM-ie, którzy próbują nas przekonać, że jest to system „szyty na miarę”. Fakt pozostaje faktem – w nocy pasażerowie mają do dyspozycji 42 linie, które pokonują co noc 550 kilometrów. Nocne autobusy, bo tylko taki rodzaj komunikacji, poza specjalnymi okazjami, mamy co noc, jeżdżą nie tylko po centrum miasta, wyjeżdżają również daleko poza śródmieście. A o plusach i minusach nocnej pracy opowiada nam pan Jarek, kierowca, z którym pokonaliśmy linią N02 prawie 40 kilometrów.

Komunikacja wróciła z wakacji – o tych powrotach, nowych rozkładach jazdy, nowych trasach, zakończonych remontach piszemy w **AKTUALNOŚCIACH**. Zapraszamy także do… „ćwierkania” na niedawno uruchomionym koncie na popularnym portalu Twitter. I zachęcamy do pozostawienia samochodu w garażu 22 września, w Europejskim Dniu bez Samochodu.

Opowiadamy **o tramwaju w Inowrocławiu**, w cyklu „Tam, gdzie kiedyś dzwoniły tramwaje” i zapraszamy na tramwajową **przejażdżkę w rytmie flamenco po Barcelonie**.

Czy pamiętają Państwo piosenkę **„Autobus czerwony po ulicach mego miasta mknie…”?** To była piosenka o **Chaussonie,** pierwszym, który jeździł po zniszczonej stolicy. Dzięki miłośnikom komunikacji powraca na stołeczne ulice.

Zachęcamy do lektury!



KOMUNIKACJA PO WAKACJACH

2 września br. wprowadzono zmiany w komunikacji miejskiej. W trasy wyjechały ponownie linie autobusowe i tramwajowe, których kursowanie zostało zawieszone w związku z przerwą wakacyjną oraz realizowanymi w Warszawie inwestycjami. Zastępcze linie autobusowe 313 i ZS1 oraz tramwajowe 45, 77 i 78 zostały zlikwidowane. Zmienione rozkłady jazdy obowiązują od 1 września br. w 51 liniach autobusowych i od 2 września w 12 liniach tramwajowych.

Autobusy

1 września, została przywrócona **stała trasa linii 174** (w kierunku pętli ZACHĘTA), zmieniona w związku z wakacyjnym zamknięciem stacji metra CENTRUM i ŚWIĘTOKRZYSKA. Autobusy kursują trasą: BOKSERSKA - ... - Grzybowska - Królewska - pl. Piłsudskiego - Moliera - pl. Teatralny - Wierzbowa - pl. Piłsudskiego - Królewska – ZACHĘTA.

2 września, na trasy **wróciły linie: 201** (KOŁO – NOWE BEMOWO), **304**, **319** (METRO WILANOWSKA – PKP JEZIORKI), **394** (URSUS RATUSZ – URSUS NIEDŹWIADEK), **460** (ZAJEZDNIA STALOWA – METRO RATUSZ ARSENAŁ), **E-4** (TARCHOMIN – METRO MŁOCINY) oraz **E-8** (NOWODWORY – METRO MŁOCINY). Zostały także przywrócone – zawieszone na wakacje – szkolne i skrócone kursy linii **120, 162, 163, 164, 211** i **411**.

Kursowanie linii **E-6** w godzinach porannego szczytu komunikacyjnego zostało zawieszone, w związku z przywróceniem kursowania linii E-4 i E-8.

Linia **517** nie realizuje kursów skróconych na trasie URSUS NIEDŹWIADEK – PL. TRZECH KRZYŻY. Jednocześnie, dla linii 517 zostały zlikwidowane dodatkowe przystanki na żądanie PKP POWIŚLE 01 i 02.

Zastępcze linie autobusowe **313** i **ZS1** zostały **zlikwidowane.**

Od **1 września** dla linii autobusowych **105, 108, 109, 114, 126, 131, 132, 136, 139, 141, 152, 156, 160, 170, 171, 172, 174, 181, 185, 186, 189, 190, 191, 205, 212, 326, 422, 500, 501, 504, 507, 509, 511, 519, 523, 527, E-2, 701, 708, 709, 710, 712, 713, 714, 715, 719, 724, 727, 729, 739** oraz **742** obowiązują zmienione rozkłady jazdy.

Tramwaje

2 września przywrócono kursowanie linii 14, 25, 27 oraz 28.

Tramwaje linii **1, 4, 35** oraz **37** wróciły na swoje podstawowe trasy:

- **1** - BANACHA - ... - Rembielińska - Annopol - ANNOPOL,
- **4** - WYŚCIGI - ... - Rembielińska - Annopol - ŻERAŃ WSCHODN,
- **35** - NOWE BEMOWO - ... - Marszałkowska - pl. Zbawiciela - Marszałkowska - pl. Unii Lubelskiej - Puławska - WYŚCIGI,
- **37** - **linia jednokierunkowa**: SŁUŻEWIEC - ... - al. Jana Pawła II - ks. Popiełuszki - Słowackiego - METRO MARYMONT.



„Dwójka” kursuje zgodnie z dotychczasowym rozkładem jazdy, czyli w dni powszednie, w godzinach szczytu komunikacyjnego.

Zastępcze linie tramwajowe **45, 77** i **78** zostały **zlikwidowane.**

Od **2 września** linie tramwajowe **3, 6, 9, 10, 17, 22, 23, 24, 26, 31, 33, 41** oraz **T** kursują według zmienionych rozkładów jazdy.

Metro

Od **2 września** metro kursuje według **rozkładu jazdy obowiązującego przed wakacjami.** W dni powszednie, w godzinach szczytu porannego pociągi podjeżdżają na stacje co **około 2 min 50 s**, w szczycie popołudniowym co około 3 min, a poza godzinami szczytu co około **4 min 10 s**. W soboty metro kursuje co **około 5 min 50 s**, a w niedziele co około **7 min 15 s**. W noce z piątku na sobotę i z soboty na niedzielę pociągi metra podjeżdżają na stacje **do około godziny 2.30, z częstotliwością co około 15 minut.**

Szybka Kolej Miejska

Od **2 września**, po zakończeniu remontu linii średnicowej, pociągi Szybkiej Kolei Miejskiej linii S1 i S2 kursują trasami podstawowymi. Kolejowe linie zastępcze S10, S11 i S20 zostały zlikwidowane. **Szczegóły: www.ztm.waw.pl**.

ZMIANY W KURSOWANIU SKM

Po przywróceniu ruchu na linii średnicowej – od 2 września br. - obowiązują nowe rozkłady jazdy pociągów Szybkiej Kolei Miejskiej. Pociągi do Pruszkowa kursują po obu torach. Jednak na kilka dni został wstrzymany dojazd pociągiem do Lotniska Chopina. Utrudniona jest także podróż z Legionowa i Wieliszewa.

Do 8 września br. wstrzymany będzie ruch kolejowy do Lotniska Chopina i będzie kontynuowana naprawa rozjazdu na stacji Warszawa Lotnisko Chopina. Na duże zmiany w kursowaniu pociągów powinni być przygotowani także pasażerowie SKM z Legionowa, Michałowa-Reginowa i Wieliszewa. Linia z Legionowa do Wieliszewa będzie modernizowana. Jej przebudowa jest konieczna ze względu na zaplanowany na przyszły rok remont linii Rail Baltica z Warszawy, przez Białystok i Suwałki do Kowna. Prace będą prowadzone na odcinku Warszawa Rembertów – Wołomin – Tłuszcz.

SZCZEGÓŁOWE INFORMACJE

Linia S1

Przywrócony został podstawowo ruch po obu torach na linii do Pruszkowa. Linia S1 wróciła na stałą trasę. Zlikwidowano linie S10 i S11. Jednak – w związku z zaplanowanymi przez PLK pracami przy sieci trakcyjnej w weekendy, w okresach kilkugodzinnych, ruch pociągów między Pruszkowem, a Włochami będzie ograniczony.

Linia S2 i S3 (dojazd do lotniska)

Pociągi SKM i KM nie będą dojeżdżały do portu lotniczego do 8 września. W tym czasie linia S2 będzie dojeżdżała tylko do przystanku Warszawa Służewiec, a linie S3 i KML zostaną skrócone do Dworca Zachodniego.
W godz. 6.00 – 22.00 uruchamiana będzie, z przystanku PKP Służewiec 02 (wiadukt ul. Marynarskiej), zastępcza linia autobusowa ZS2, kursująca tylko w kierunku Lotniska Chopina.

W dniach 9-11 września lotnisko będzie obsługiwane wyłącznie przez pociągi linii S2. Pociągi lotniskowe Kolei Mazowieckich (KML) będą kursować do/ze stacji Warszawa Służewiec, a pociągi linii S3 – do/ze stacji Warszawa Zachodnia.

Wszystkie pociągi (linie S2, S3 i KML) będą dojeżdżały do lotniska od 12 września.

Honorowanie biletów

Pomiędzy stacjami **Warszawa Wschodnia – Warszawa Służewiec** do 11 września będzie obowiązywać wzajemne honorowanie biletów ZTM i KM we wszystkich pociągach SKM i KM obsługujących ten odcinek. Bilety **Kolei Mazowieckich** honorowane będą w autobusach linii **ZS2** (do 8 września), w linii **S2** na odcinku Warszawa Wschodnia – Służewiec/Lotnisko Chopina i w autobusach linii **175 na odcinku Foksal – Lotnisko Chopina**. Bilety jednorazowe ZTM skasowane w skróconych pociągach lotniskowych **S2** (do 8 września), **S3, KML,** zachowają ważność w środkach komunikacji miejskiej, których trasy pokrywają się z ich przebiegiem, w tym w linii **175** na odcinku Foksal – Lotnisko Chopina oraz linii **S2** oraz **ZS2** (do 8 września). Bilety jednorazowe skasowane w autobusach linii **175** zachowają ważność w pociągach **S2** i **S3** oraz KML (na odcinku do Legionowa).

Linia S3 i S9

Do **11 września** wyłączony z ruchu został odcinek z Legionowa do Legionowa Piaski. W tym czasie trasy wszystkich pociągów linii **S3** i **S9** zostaną skrócone do stacji Legionowo.

W dni robocze, w godzinach szczytu, uruchomiana będzie linia zastępcza linia autobusowa **ZS9**, na trasie: Wieliszew UG – Łajski – PKP Michałów-Reginów – PKP Legionowo. Dodatkowo skorygowana została także trasa linii autobusowej **731**, która dojeżdża do stacji Legionowo.

Po zakończeniu prac na odcinku do stacji Legionowo Piaski, **od 12 września** wstrzymany zostanie ruch na odcinku z Legionowa Piaski przez Michałów-Reginów do Wieliszewa. Pociągi nie będą tam kursowały **do 6 października**.



W tym okresie pociągi **S3** i **S9** będą kursować na trasie skróconej do stacji Legionowo lub Legionowo Piaski (zgodnie z rozkładem). W dalszym ciągu uruchamiana będzie linia zastępcza **ZS9** z Wieliszewa do stacji w Legionowie.

Honorowanie biletów

Bilety jednorazowe skasowane w pociągach **S3** i **S9** zachowają ważność w autobusach linii **ZS9** (na całej trasie). Do 11 września także w autobusach linii **731** na odcinku PKP Legionowo – PKP Legionowo Piaski. Bilety jednorazowe skasowane w autobusach linii **ZS9** oraz – do 11 września – w autobusach linii **731** (na odcinku PKP Legionowo Piaski – PKP Legionowo) zachowają ważność w pociągach linii **S3** i **S9** w kierunku Warszawy.

MECZ POLSKA-CZARNOGÓRA KOMUNIKACYJNY PORADNIK KIBICA

Kibice, którzy wybierają się 6 września na mecz Polska – Czarnogóra na Stadion Narodowy dojadą specjalną linią tramwajową 77, łączącą plac Narutowicza z Wiatraczną. Po meczu zostaną uruchomione specjalne linie autobusowe 902 i 903 oraz tramwajowa 73, które połączą okolice Stadionu Narodowego ze Śródmieściem, Bródnem i Gocławkiem. Osoby posiadające bilet na mecz będą mogły bezpłatnie podróżować stołeczną komunikacją miejską w granicach 1. strefy biletowej oraz bezpłatnie korzystać z parkingów Parkuj i Jedź.

Przed meczem zamknięta Francuska

Autobusy nie będą kursowały ulicą Francuską – na odcinku rondo Waszyngtona – ul. Zwycięzców – od około godziny 17.00 do około godziny 21.00. Linie autobusowe 117, 138 i 146 zostaną skierowane na trasy objazdowe.
Szczegóły: www.ztm.waw.pl.

Linia tramwajowa na Stadion Narodowy

Około godziny 17.00 zostanie uruchomiona **dodatkowa linia tramwajowa 77** kursująca na trasie:

- **PL. NARUTOWICZA** - Grójecka - pl. Zawiszy - Aleje Jerozolimskie - most Poniatowskiego - al. Poniatowskiego - al. Waszyngtona – **WIATRACZNA.**

Tramwaje linii **77** będą kursowały do około godziny **21.00**.



Komunikacja po meczu

Po zakończeniu meczu – **około godziny 22.45** – zostaną uruchomione specjalne linie autobusowe **902** i **903** oraz tramwajowa **73,** które będą kursowały trasami:

- **902** - **WYBRZEŻE SZCZECIŃSKIE 52** - Wybrzeże Szczecińskie - most Świętokrzyski - Zajęcza - Dobra - Tamka - Kopernika - Świętokrzyska - Nowy Świat - Krakowskie Przedmieście - Królewska - pl. Grzybowski - Emilii Plater - **DWORZEC CENTRALNY 11,**
- **903** - **RONDO WASZYNGTONA 04** - al. Zieleniecka - Targowa - Kłopotowskiego - Jagiellońska - Starzyńskiego - św. Wincentego - Kondratowicza - Chodecka - **BRÓDNO-PODGRODZIE 07,**
- **73** - **RONDO WASZYNGTONA 09** - al. Zieleniecka - al. Waszyngtona - Grochowska - **GOCŁAWEK 06.**

Autobusy linii dziennej **509** oraz linii nocnych **N35, N38, N42, N43** i **N81** wyjadą w dodatkowe kursy na trasach skróconych. **Szczegóły: www.ztm.waw.pl.** Specjalne kursy będą realizowane **do północy**.

Kibice będą mieli do dyspozycji także **pociągi,** które po zakończeniu meczu będą odjeżdżały ze **stacji kolejowej Warszawa Stadion** – zarówno w kierunku zachodnim, jak i wschodnim – **co około 5 minut**.



UWAGA!

Około godziny 22.30 policja planuje zamknięcie Alej Jerozolimskich, mostu Poniatowskiego i al. Poniatowskiego, na odcinku rondo de Gaulle'a – rondo Waszyngtona (dla ruchu kołowego) oraz Alej Jerozolimskich, mostu Poniatowskiego i al. Poniatowskiego, na odcinku pl. Starynkiewicza – rondo Waszyngtona (dla ruchu tramwajowego). Wówczas linie tramwajowe **7, 8, 9, 22** i **24** oraz autobusowe **102, 111, 117, 141, 158, 166, 507, 517, 521, N22, N24** i **N72** zostaną skierowane na trasy objazdowe.

Tramwaje linii **7, 8, 9, 22** i **24** – po stronie **Śródmieścia** – będą kończyły kursy na **placu Starynkiewicza.** Po **praskiej** stronie tramwaje linii **7, 8** i **22** zakończą kursy na **Wiatracznej,** a **„dziewiątki"** i **„dwudziestki czwórki"** w al. Zielenieckiej.

Autobusy będą kursowały trasami objazdowymi. **Szczegółowe informacje: www.ztm.waw.pl**.

6

KIBICE BEZPŁATNIE

Kibice posiadający bilet na mecz będą mogli **bezpłatnie podróżować stołeczną komunikacją miejską** (autobusy, tramwaje, metro, pociągi Szybkiej Kolei Miejskiej) **w granicach 1. strefy biletowej.** Będą także mogli **bez opłat zostawić samochód na parkingu Parkuj i Jedź.** Uprawnienia będą obowiązywały **od 6 września, od godziny 6.00 do 7 września, do godziny 1.00.**

WEEKEND BEZ TRAMWAJÓW NA JELONKACH

Z powodu prac torowych na pętli Osiedle Górczewska, przez cały weekend (7 – 9 września br.) wyłączony będzie ruch tramwajowy między ul. Górczewską a Cmentarzem Wolskim. Tramwaje pojadą inaczej, a na ulice wyjedzie zastępcza linia autobusowa.

Roboty rozpoczną się **w sobotę, 7 września, ok. godz. 1.00**. Będą prowadzone do poniedziałku, **9 września, do ok. godz. 3.00.**

Trasy linii **10** i **26** zostaną skrócone. Linia **8** zostanie skierowana na trasę zastępczą, a linia **27** zostanie zawieszona. Na ulice wyjedzie zastępcza linia autobusowa **Z-6**.

SZCZEGÓŁY ZMIAN

Linia 8 – zostanie skierowana na trasę zmienioną:
WIATRACZNA - ... – Al. Jerozolimskie – Towarowa – **Okopowa – rondo „Radosława" – al. Jana Pawła II – Popiełuszki – Słowackiego – METRO MARYMONT**.

Linia 10 – będzie kursowała na trasie skróconej:
WYŚCIGI - ... – al. Solidarności – Wolska – **CM. WOLSKI**.

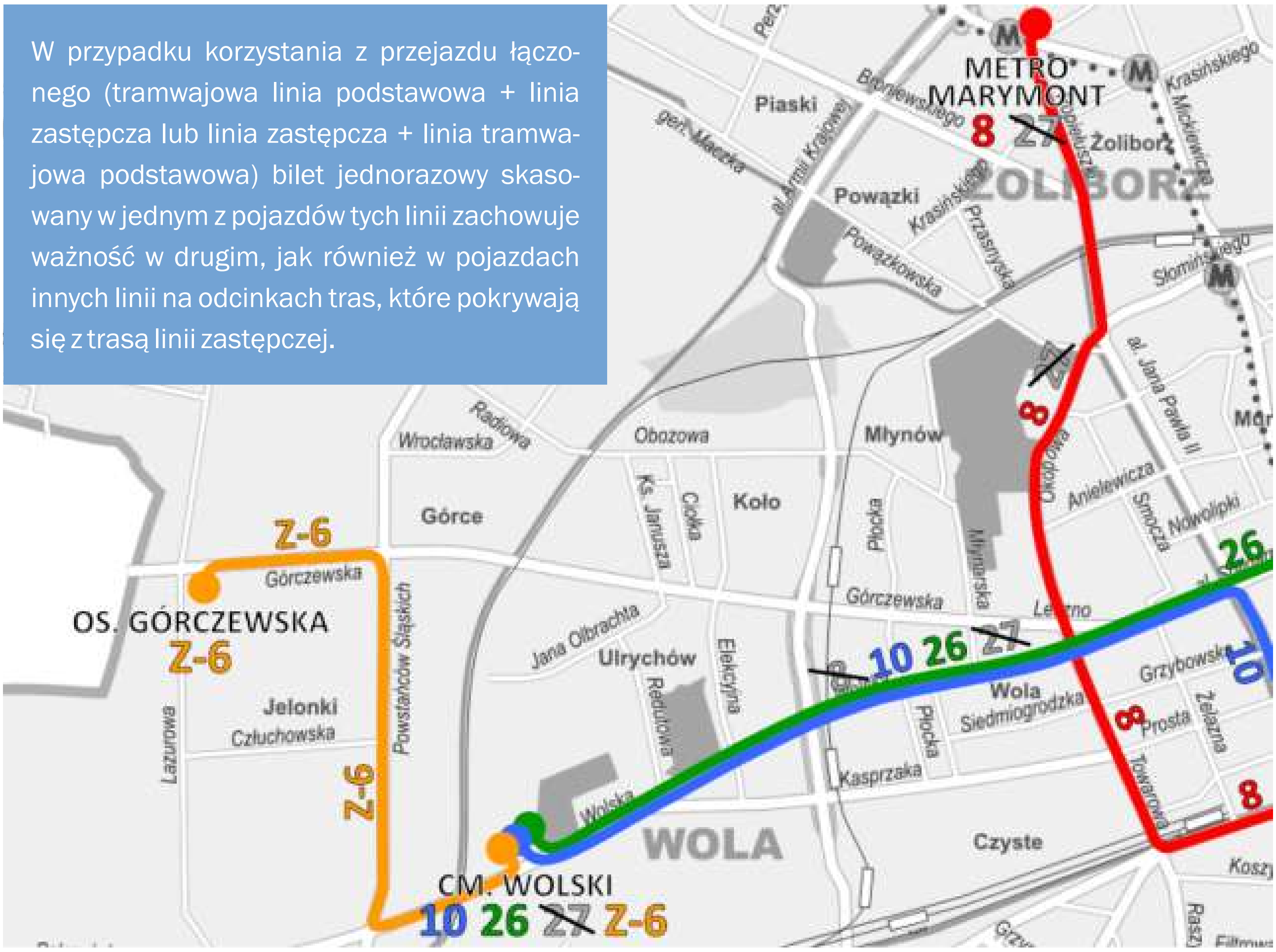
Linia 26 – zostanie skierowana na trasę skróconą:
ANNOPOL - ... – al. Solidarności – Wolska – **CM. WOLSKI**.

Linia 27 – zostanie zawieszona.

Zastępcza linia autobusowa **Z-6** – zostanie uruchomiona na trasie: **CM. WOLSKI** – Wolska – Połczyńska – Powstańców Śląskich – Górczewska – **OS. GÓRCZEWSKA**.



W przypadku korzystania z przejazdu łączonego (tramwajowa linia podstawowa + linia zastępcza lub linia zastępcza + linia tramwajowa podstawowa) bilet jednorazowy skasowany w jednym z pojazdów tych linii zachowuje ważność w drugim, jak również w pojazdach innych linii na odcinkach tras, które pokrywają się z trasą linii zastępczej.



170 DO STACJI WARSZAWA ZACISZE-WILNO

PKP ZACISZE-WILNO to nowa pętla, na której od 1 września br. kończą kursy autobusy linii 170. Dzięki temu mieszkańcy osiedli sąsiadujących z nową stacją kolejową Warszawa Zacisze-Wilno mogą wygodnie dotrzeć do pociągu.

Stację kolejową Warszawa Zacisze-Wilno otwarto 9 czerwca br. Od 1 września można do niej dojechać autobusem linii **170**. Autobusy kursują trasą: RONDO STARZYŃSKIEGO - Jagiellońska - pl. Hallera - Dąbrowszczaków - Inżynierska - Wileńska - Rzeszotarskiej - al. Solidarności - Jagiellońska (powrót: Jagiellońska - Ratuszowa - Dąbrowszczaków) - Okrzei - Ząbkowska (powrót: Ząbkowska - Targowa - Kłopotowskiego - Jagiellońska) - Radzymińska - Naczelnikowska - Księcia Ziemowita - **Klukowska - Zamkowa - Wierna - PKP ZACISZE-WILNO**.

Wybrane kursy, tylko w kierunku pętli PKP ZACISZE-WILNO – w celu obsługi osiedla Elsnerów – są realizowane na trasie: RONDO STARZYŃSKIEGO - Jagiellońska - pl. Hallera - Dąbrowszczaków - Inżynierska - Wileńska - Rzeszotarskiej - al. Solidarności - Jagiellońska - Okrzei - Ząbkowska - Radzymińska - Naczelnikowska - Księcia Ziemowita - Swojska - Bardowskiego - ELSNERÓW - Bardowskiego - Swojska - Klukowska - Zamkowa - Wierna - PKP ZACISZE-WILNO.



WRZEŚNIOWE REJSY PO WIŚLE

Sympatycy Wisły także we wrześniu mogą skorzystać ze statków i promów, uruchamianych w ramach Warszawskich Linii Turystycznych. Statek do Serocka oraz promy wypłyną dodatkowo 7 i 8 września br., a tramwaj wodny 7 września br.

Statek „Zefir”.
Rejsy – podobnie jak w wakacje – rozpoczną się o godzinie 9.00 przy Cyplu Czerniakowskim. Bilety można rezerwować na stacji metra Centrum (pawilon 2010b) lub – w przypadku wolnych miejsc – kupić na statku bezpośrednio przed rejsem. Koszt podróży to 36 zł (bilet normalny).

Promy „Pliszka”, „Słonka”, „Turkawka” i „Wilga”.
Tak, jak w wakacje połączą Cypel Czerniakowski z Saską Kępą, most Poniatowskiego ze Stadionem Narodowym, Podzamcze-Fontanny z ZOO oraz Nowodwory z Łomiankami. Przeprawy promem przez Wisłę są bezpłatne.

Tramwaj wodny „Wars”.
Statek będzie wypływał z przystanku przy Cyplu Czerniakowskim. Bilety, w cenie 18 zł (bilet normalny) będą dostępne przed rejsem u armatora statku.

Szczegółowe informacje m.in. na temat tras, rozkładów jazdy oraz liczby miejsc dostępne są w zakładce **„linie turystyczne”**.



EUROPEJSKI DZIEŃ BEZ SAMOCHODU

Europejski Dzień bez Samochodu będzie obchodzony – jak co roku – 22 września.

W ramach kampanii promującej EDbS, na tyłach wybranych autobusów oraz na burtach części tramwajów można zobaczyć reklamy przedstawiające „smutny” samochód, za którym unosi się potężna smuga dymu. „Smutek” samochodu wynika z tego, że „zdaje on sobie sprawę z tego, że przyczynia się do zanieczyszczenia powietrza”.



ZTM w ten sposób chce przypomnieć wszystkim zmotoryzowanym, że 22 września, w czasie Europejskiego Dnia bez Samochodu powinni swoje „cztery kółka” zostawić w garażach lub na parkingach i przesiąść się do komunikacji miejskiej, która tego dnia, zgodnie z obowiązującą uchwałą Rady Warszawy, będzie bezpłatna. Bez biletu będzie można podróżować nie tylko autobusami, tramwajami, metrem i pociągami SKM, ale również pociągami Kolei Mazowieckich i Warszawskiej Kolei Dojazdowej na obszarze obowiązywania Wspólnego Biletu.

TRAMWAJ NA TARCHOMIN

Tramwaje Warszawskie ogłosiły przetarg na budowę kolejnego, ponad dwukilometrowego odcinka linii tramwajowej na warszawskim Tarchominie, od Trasy Mostu Marii Skłodowskiej-Curie do pętli przy ulicy Mehoffera. Zainteresowane firmy mogą składać wnioski o dopuszczenie do udziału w postępowaniu do 16 września br..

Wykonawca, wyłoniony w postępowaniu, wybuduje linię tramwajową w ciągu ulicy Światowida i ulicy Projektowanej, na odcinku od Trasy Mostu Marii Skłodowskiej-Curie do pętli Mehoffera, wraz z niezbędną infrastrukturą drogową i podstacją trakcyjną (o długości ok. 4500 metrów toru pojedynczego MTP). Zamówienie obejmuje wykonanie wszelkich niezbędnych robót konstrukcyjnych, drogowych, torowych i elektrycznych oraz usunięcie kolizji z istniejącą infrastrukturą. Szacunkowa wartość zamówienia wynosi **70 mln złotych** (bez zamówień uzupełniających, których wartość oszacowano na 18 mln złotych).



Po rozstrzygnięciu przetargu i podpisaniu umowy, wykonawca będzie miał 10 miesięcy na budowę tego odcinka linii tramwajowej.



Pierwszy odcinek tramwaju na Tarchomin, od stacji na węźle komunikacyjnym Młociny do przystanku Stare Świdry (na trasie: METRO MŁOCINY - Zgrupowania AK „Kampinos" - Trasa Mostu Marii Skłodowskiej-Curie - STARE ŚWIDRY), został uruchomiony 21 stycznia br. Obecnie kursuje tam linia 2, obsługiwana przez niskopodłogowe, dwukierunkowe tramwaje Swing.

„ĆWIERKAJ" Z NAMI

Zarząd Transportu Miejskiego coraz szerzej wykorzystuje portale społecznościowe w komunikacji z pasażerami. Uruchomiliśmy konto na popularnym portalu **Twitter.** Będziemy tam publikować najświeższe informacje o zaplanowanych zmianach w komunikacji miejskiej oraz o bieżących utrudnieniach.

Profil ZTM dostępny jest pod adresem: **twitter.com/ztm_warszawa**. Żeby śledzić publikowane tam informacje bezpośrednio na stronie, nie trzeba mieć nawet konta na portalu. Po założeniu konta i po ściągnięciu odpowiedniej aplikacji na urządzenie mobilne, można wszystkie informacje otrzymywać na bieżąco i odczytywać je bezpośrednio z ekranu tabletu lub smartfona, np. w trakcie podróży komunikacją miejską.

9

Bieżące informacje o zmianach w komunikacji i utrudnieniach publikowane na stronie ZTM można także na bieżąco śledzić dzięki kanałom informacyjnym **RSS**, korzystając z przeglądarek internetowych lub specjalnych czytników RSS. Wystarczy kliknąć ikonę „**RSS**" znajdującą się przy poszczególnych zakładkach lub skorzystać z poniższej listy kanałów: Aktualności, Informacje prasowe, Zmiany w komunikacji, Zamówienia publiczne, Zmiany w komunikacji, Utrudnienia.

WYSTARCZY METR

30 sierpnia rozpoczęła się kampania społeczna, zorganizowana przez Urząd m.st. Warszawy oraz Zarząd Transportu Miejskiego, promująca zasady bezpiecznego wyprzedzania rowerzystów przez kierowców samochodów osobowych.

Celem kampanii jest zwrócenie uwagi na wspólne bezpieczeństwo rowerzystów i kierowców, ze szczególnym uwzględnieniem zachowania – w trakcie wyprzedzania jadącego rowerzysty przez samochód – odległości przynajmniej jednego metra.

Plakat promujący kampanię, autorstwa Krzysztofa Kowalczyka, można zobaczyć na tyłach 70 kursujących po Warszawie autobusów. Partnerami kampanii są: Miejskie Zakłady Autobusowe, Nextbike, fundacja Rower w Mieście, stowarzyszenie Zdrowy Rower, portal polskanarowery.pl oraz Warszawska Masa Krytyczna.





KOMUNIKACJA NOCNA – SYSTEM „SZYTY NA MIARĘ"

Usługi transportu publicznego są realizowane w Warszawie całą dobę. W dzień pasażerowie mają do dyspozycji, oprócz autobusów, tramwaje, metro, pociągi Szybkiej Kolei Miejskiej, pociągi regionalne Kolei Mazowieckich. W nocy do dyspozycji pasażerów pozostają tylko autobusy. Obsługują obszar całej Warszawy, a także część gmin ze strefy podmiejskiej, które wyraziły chęć współfinansowania komunikacji nocnej na swoim obszarze. Dodatkowo, w weekendy system transportu nocnego jest uzupełniany przez metro.

Komunikacja nocna różni się od dziennej. W komunikacji dziennej największe przewozy występują w dni powszednie, gdy pasażerowie przemieszczają się w związku z pracą, studiami, nauką w szkołach, a zdecydowanie mniejsze – w soboty i święta. Wówczas na ulice miasta wyjeżdża odpowiednio mniejsza liczba pojazdów, jeździ wtedy także mniej przegubowców. W publicznym transporcie nocnym jest na odwrót – największe przewozy notuje się w tzw. noce weekendowe, czyli noce piątek/sobota i sobota/niedziela. Wówczas duża część warszawiaków wyjeżdża do centralnych części miasta, aby po tygodniu pracy lub nauki, skorzystać z bogatej oferty rozrywkowo-kulturalnej w stolicy. Oczywiście linie nocne mają także stałych pasażerów, którzy korzystają z nich również w inne noce tygodnia. Są to m. in. osoby, które z uwagi na wczesną porę rozpoczynania pracy lub późną porę jej kończenia, przemieszczają się liniami nocnymi pomiędzy domami a miejscami pracy.



Zasady korzystania z linii nocnych, ze względu na inną specyfikę potrzeb są również odmienne, niż w komunikacji dziennej. Na liniach nocnych wszystkie przystanki obowiązują jako „na żądanie", wymagając wyraźnego zasygnalizowania kierowcy zamiaru wyjścia bądź wejścia do autobusu na przystanku. Wyjątkiem są wybrane przystanki w centrum miasta, charakteryzujące się dużym obciążeniem pasażerskim i równocześnie dużą liczbą linii przyjeżdżających w tym samym czasie (Dworzec Centralny, Centrum, Emilii Plater) oraz przystanki krańcowe. W sieci komunikacji dziennej przystanków „na żądanie" jest znacznie mniej.

Przyjęte rozwiązanie o wszystkich przystankach „na żądanie" jest związane z mniejszym wykorzystaniem w nocy przystanków i w efekcie skutkuje przyspieszeniem prędkości linii, a tym samym objęciem komunikacją nocną większej części miasta.

Reforma systemu komunikacji nocnej

Reforma komunikacji nocnej została wdrożona **31 maja 2007 roku**. System został całkowicie przebudowany – dotychczasowe linie nocne **6xx** zastąpiono liniami **Nxx**. Celem reformy było dostosowanie układu linii nocnych do potrzeb rozwijającego się miasta oraz rozszerzenie sieci komunikacji nocnej i objęcie nią również strefy podmiejskiej. W starym układzie komunikacji nocnej linie kursowały pomiędzy skrajnymi dzielnicami Warszawy, przejeżdżając przez węzeł Dworzec Centralny. Tam miały ok. 8-minutowy postój umożliwiający przesiadkę pomiędzy nimi. Wadą tego rozwiązania było pojawianie się w tym samym czasie na pętli Dworzec Centralny autobusów tej samej linii jadących w przeciwnych kierunkach, co powodowało liczne pomyłki pasażerów i nieporozumienia. Ponadto w 2007 roku w układzie komunikacji nocnej występowały linie, na których w wyniku rozbudowy miasta, zwiększenia zainteresowania pasażerów, wiec i liczby zatrzymań na przystankach oraz zmian w infrastrukturze drogowej wydłużył się czas przejazdu od krańca do pętli Dworzec Centralny. Także, nawet minimalne, czasy postojów niektórych linii powodowały często opóźnienia autobusów, uniemożliwiając pasażerom dogodną przesiadkę pomiędzy liniami na Dworcu Centralnym. Układ wymagał więc kompleksowej zmiany. W ramach reorganizacji komunikacji nocnej zrezygnowano z linii przejeżdżających tranzytowo przez Dworzec Centralny. Dostosowano czasy przejazdów do aktualnych warunków ruchu oraz wydłużono czas postojów na Dworcu Centralnym, zwiększając rezerwę czasu na przesiadki.

Celem reformy było dostosowanie układu linii nocnych do potrzeb rozwijającego się miasta oraz rozszerzenie sieci komunikacji nocnej i objęcie nią również strefy podmiejskiej.

Struktura systemu komunikacji nocnej

Obecny układ autobusowych linii komunikacji nocnej składa się z trzech podukładów: układu linii promieniowych, układu linii obwodowych oraz linii lokalnych *(patrz tabela)*.

„Fundamentem" układu linii nocnych są **linie promieniowe** (jest ich 35), które łączą niemal całą Warszawę z centralnym węzłem przesiadkowym (Dworzec Centralny). **Linie obwodowe** (3) kursują poza obszarem centralnym zapewniając połączenia „na skróty" pomiędzy dzielnicami „zewnętrznymi". **Linie lokalne** (4) zapewniają z kolei połączenia wybranych gmin podmiejskich z linią metra i pozostałą siecią linii nocnych, a także uzupełniają układ linii promieniowych i obwodowych na terenie miasta.

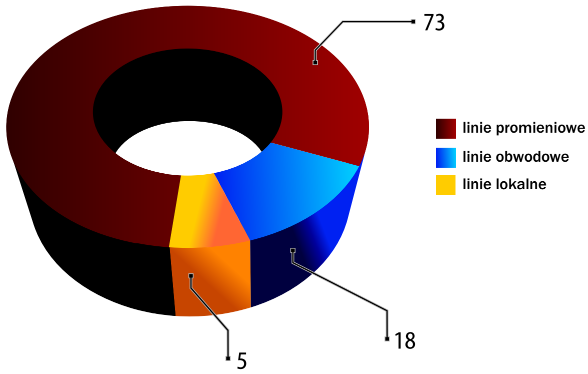
Największym podsystemem linii nocnych jest układ linii promieniowych, który jest obsługiwany przez **ok. 76 proc. taboru kursującego w porze nocnej** *(patrz rys. 1)*.

UKŁAD LINII NOCNYCH

LINIE PROMIENIOWE	LINIE OBWODOWE	LINIE LOKALNE
35 linii	3 linie	4 linie
OZNACZENIA: N1x N6x N2x N7x N3x N8x N4x N9x	OZNACZENIE: N0x	OZNACZENIE: N5x

Znaczna część układu linii promieniowych to tzw. **rodziny linii**. Są to linie mające wspólny odcinek trasy od Dworca Centralnego, które „rozjeżdżają się" na końcówce trasy do obsługi różnych obszarów *(patrz rys. 2)*. Na wspólnym odcinku trasy, rozkłady jazdy linii wchodzących w skład rodziny linii są skoordynowane. Dzięki temu pojazdy „linii – sióstr" kursują na przemian, dając wspólną częstotliwość kursowania dwukrotnie większą, niż częstotliwość każdej z nich. Rodzin linii w systemie nocnym jest 13. Linie – siostry różnią się numerami o 50 (np. N11 i N61).

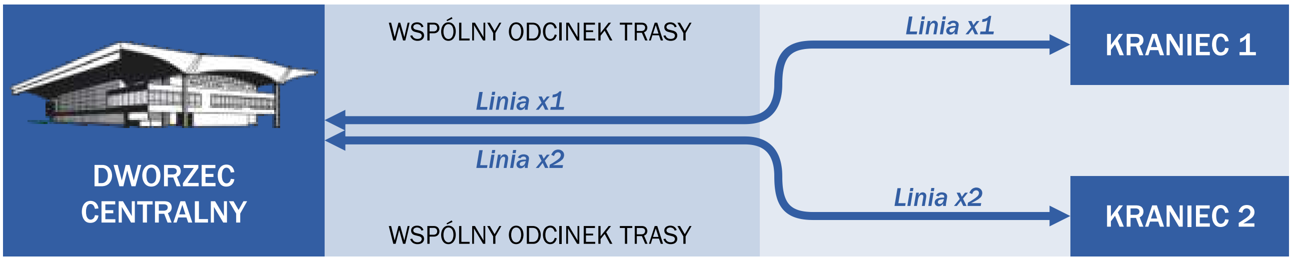
RYS.1. **LICZBA POJAZDÓW OBSŁUGUJĄCYCH POSZCZEGÓLNE TYPY LINII NOCNYCH**



Podstawowa częstotliwość kursowania linii nocnych wynosi 30 minut. Z taką częstotliwością kursują na wspólnym odcinku rodziny linii, lecz każda z nich ma częstotliwość równą 60 minut. Pozostałe linie promieniowe (w liczbie 9) funkcjonują „samodzielnie" z podstawową częstotliwością kursowania dla linii nocnych.

Z punktu widzenia komunikacji nocnej Warszawę podzielono na cztery części. Pierwsza z nich obejmuje północno–wschodnią część miasta. Linie nocne promieniowe

RYS.2. **SCHEMAT RODZINY LINII NOCNYCH**



obsługujące te tereny mają oznaczenia N1x (i odpowiadające im linie-siostry N6x). Druga część obejmuje pozostałą prawobrzeżną Warszawę (linie N2x i N7x). Pozostałe dwie części obejmują odpowiednio południową i północną lewobrzeżną Warszawę. Linie promieniowe obsługujące te rejony mają oznaczenia N3x i N8x (w części trzeciej) oraz N4x i N9x (w czwartej). Z uwagi na kształt przebiegu linii obwodowych wokół centrum miasta, oznacza się je cyfrą „0" kształtem przypominającą okrąg (numery N0x). Linie lokalne posiadają oznaczenia N5x.

Rozkłady jazdy linii nocnych

Wszystkie rodziny linii nocnych promieniowych i pozostałe linie promieniowe mają skoordynowane rozkłady jazdy (tzw. koordynacja punktowa) w centralnym węźle przesiadkowym przy Dworcu Centralnym. Koordynacja obejmuje przyjazdy i odjazdy z węzła. Ma to zapewnić pasażerom wygodne przesiadki pomiędzy dowolną parą linii w możliwie krótkim czasie oczekiwania. Odstępy pomiędzy przyjazdami i odjazdami z węzła wynoszą ok. 10 – 15 minut. Autobusy nocne przybywają do węzła, w przybliżeniu, o pełnej godzinie i 30 minut po pełnej godzinie, a odjeżdżają – 15 i 45 minut po pełnej godzinie. Rozkłady przystankowe linii nocnych dla przyjazdów i odjazdów zostały przedstawione w poniższej tabeli.

ROZKŁADY PRZYSTANKOWE DLA LINII (RODZIN LINII) NOCNYCH DLA WĘZŁA DWORZEC CENTRALNY

PRZYJAZDY		ODJAZDY	
23	ok. 30'	23	15' 45'
0	ok. 00' ok 30'	0	15' 45'
1	ok. 00' ok 30'	1	15' 45'
2	ok. 00' ok 30'	2	15' 45'
3	ok. 00' ok 30'	3	15' 45'
4	ok. 00' ok 30'	4	15' 45'
5	ok. 00'	5	

Odstęp czasu pomiędzy przyjazdami i odjazdami musi zapewnić pasażerowi możliwość przejścia na inny przystanek także w przypadku ewentualnych opóźnień w kursowaniu autobusów. Jeżeli pasażer nie zdąży na kolejny autobus, jego czas podróży będzie znacznie dłuższy z powodu mniejszej częstotliwości kursowania autobusów w nocy. Aby wyeliminować możliwość wystąpienia takiego zjawiska, np. w przypadku losowych opóźnień w kursowaniu konieczne jest zaplanowanie postoju w centrum miasta o odpowiedniej długości. Jednocześnie, w celu zwiększenia efektywności pracy pojazdów dąży się do tego, by na drugim krańcu planowy postój był możliwie krótki.

i.



Większość linii promieniowych ma przystanek końcowy na pętli między Dworcem Centralnym a Centrum Handlowym Złote Tarasy lub w bezpośredniej okolicy. Wybrane linie jadące z kierunku zachodniego (z Bemowa, Ochoty, Włoch) wjeżdżają bardziej w głąb Śródmieścia i mają przystanek końcowy przy stacji metra Centrum. Po drodze przejeżdżają i zatrzymują się przy Dworcu Centralnym, umożliwiając przesiadki do pozostałych linii.

Linie obwodowe kursują co 30 minut, a linie lokalne – z częstotliwością zależną od indywidualnej specyfiki linii. Ciekawym przykładem jest tu linia N50, która w noce inne, niż weekendowe kursuje tylko na terenie miasta z częstotliwością 60 minut (obsługując dzielnicę Wilanów), a w czasie weekendu jeździ na wydłużonej trasie do podwarszawskiego Konstancina–Jeziorny i zwiększa częstotliwość kursowania dwukrotnie. W celu zapewnienia połączenia części Wilanowa z pozostałym układem komunikacji nocnej (w tym z węzłem przesiadkowym Dworzec Centralny) linia N50 jest skoordynowana w zespole przystankowym Sobieskiego z rodziną linii N31 – N81.



Trasy linii nocnych

Z uwagi na to, że autobusy nocne przyjeżdżają i odjeżdżają z zespołu przystankowego Dworzec Centralny w ściśle określonym czasie, długości i przebiegi tras tych linii są determinowane przez przyjęty czas jazdy „kółka" (kursu z pętli Dworzec Centralny do drugiej pętli i z pow-rotem wraz z ewentualnym czasem postoju na drugiej pętli), który musi trwać odpowiednio: 45 minut, 1 godz. 15 min, 1 godz. 45 min, 2 godz. 15 min itd. Trasy są układane tak, aby czasy jazdy z pętli Dworzec Centralny i z powrotem (wraz z ewentualnym krótkim postojem na drugiej pętli) miały jedną z ww. wartości.

Oznacza to, że w procesie planowania tras występuje istotne ograniczenie uniemożliwiające wprowadzanie pewnych rozwiązań wariantowych tras. Dlatego czasem nawet wydłużenie trasy linii o kilka przystanków powoduje konieczność przebudowy obsługi komunikacyjnej całego okolicznego rejonu, całej dzielnicy bądź całej części, na jakie podzielona została Warszawa na potrzeby zbudowania układu komunikacji nocnej. W sieci komunikacji nocnej występują także inne powiązania ograniczające możliwość doboru trasy. Jednym z nich jest to, że linie wchodzące w skład rodziny muszą mieć podobne długości tras, by zapewnić koordynację ich rozkładów jazdy na wspólnym odcinku. Alternatywnie różnice w czasach „kółek" linii – sióstr mogą wynosić jedną godzinę. Dlatego wytyczanie trasy linii wchodzącej w skład rodziny linii jest ściśle powiązane z wytyczaniem trasy linii – siostry.

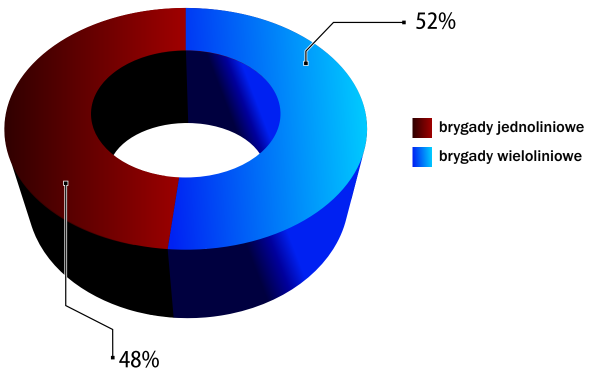
> *Czasem nawet wydłużenie trasy linii o kilka przystanków powoduje konieczność przebudowy obsługi komunikacyjnej całego okolicznego rejonu, całej dzielnicy bądź całej części, na jakie podzielona została Warszawa na potrzeby zbudowania układu komunikacji nocnej.*

Tabor

W celu uatrakcyjnienia oferty przewozowej i zapewnienia wysokiej jakości usług oraz zmniejszenia zapotrzebowania na tabor i kierowców – mając do dyspozycji określone środki - do obsługi linii nocnych zostały skierowane tzw. brygady wieloliniowe. Brygadę stanowi zbiór kursów, które są wykonywane przez konkretny pojazd. Brygady wieloliniowe są to zatem zadania przewozowe utworzone z kursów różnych linii. Autobusy obsługujące nocne brygady wieloliniowe kursują na dwóch lub trzech liniach. Zmiany linii (tzw. „przebieranie wozu") odbywają się zazwyczaj na pętli Dworzec Centralny. Widoczne jest to czasami, gdy w obrębie tego węzła autobus jednej linii nocnej przyjeżdża na przystanek, po czym zmienia dekorację liniową (tablice boczne informujące o numerze linii i trasie) oraz napisy na wyświetlaczach. W sieci nocnej brygady wieloliniowe są powszechnie stosowane. Obecnie wśród wszystkich brygad nocnych stanowią ponad połowę z nich *(patrz rys. 3)*.



RYS.3. **STRUKTURA BRYGAD NOCNYCH**

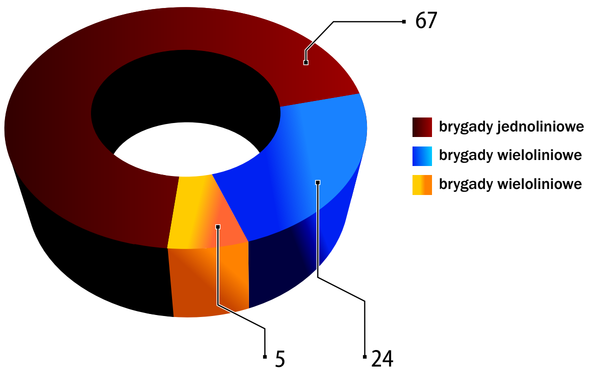


Linie nocne są także obsługiwane przez część brygad dziennych, które wykonują po jednym kursie na linii nocnej, choć podstawowo obsługują linie dzienne.

Z uwagi na zastosowanie brygad wieloliniowych, w rozkładach jazdy linii nocnych istnieją silne powiązania pomiędzy różnymi liniami, często kursującymi w odległych częściach miasta. Dlatego modyfikacje w rozkładzie jazdy w jednej części miasta wpływają na konieczność zmian w innej części miasta.

W noce inne, niż weekendowe komunikacja nocna jest zwykle obsługiwana przez autobusy 12–metrowe. Znacznie zwiększony ruch pasażerski w weekendy (noce piątek/sobota i sobota/święto) wymaga skierowania do obsługi części brygad komunikacji nocnej autobusów przegubowych *(patrz rys. 4)*.

RYS.4. **LICZBA I STRUKTURA BRYGAD W NOCE WEEKENDOWE**



Organizacja węzła przesiadkowego Dworzec Centralny

Większość linii nocnych rozpoczyna i kończy kursowanie na pętli przy Dworcu Centralnym, który jest również centralnym węzłem przesiadkowym dla komunikacji nocnej. Jest tam możliwa przesiadka między wszystkimi parami linii w tym samym czasie. Rozwiązanie dogodne dla pasażerów wiąże się jednak z pewnymi ograniczeniami organizacyjnymi.

Podstawowym jest ograniczona pojemność pętli Dworzec Centralny. Obecnie przez ten węzeł przejeżdża 35 linii nocnych, z czego 17 wjeżdża równocześnie na pętlę Dworzec Centralny przy Złotych Tarasach (dla porównania – w komunikacji dziennej przystanki końcowe ma tam 9 linii).

Kolejnym ograniczeniem jest konieczność odjazdu autobusów wszystkich linii w tym samym momencie. Pętla jest w stanie przyjąć taką liczbę autobusów tylko przy założeniu równoczesnego odjazdu wszystkich autobusów, gdyż nie wymusza to wzajemnych wyprzedzeń linii na pętli i przy założeniu, że znaczna część pojazdów nie jest pojazdami przegubowymi.

> *Z uwagi na znacznie zwiększony ruch pasażerski w weekendy, do obsługi części brygad komunikacji nocnej są kierowane autobusy przegubowe.*

Pomimo tych ograniczeń, ze względu na bardzo dogodną infrastrukturę przesiadkową tej pętli założono, że powinna tam rozpoczynać i kończyć trasę maksymalna liczba linii. Niedopuszczalne jest wzajemne blokowanie się i sytuacja, w której awaria jednego autobusu powoduje zablokowanie wyjazdu wszystkim autobusom znajdującym się za nim. Dlatego w przyjętym schemacie podstawowym organizacji tej pętli dopuszczono obsługę taborem wielkopojemnym (przegubowym) tylko części linii. Wyjątkiem są noce, w których odbywają się imprezy masowe, ale wówczas prowadzenie ruchu komunikacji nocnej odbywa się pod specjalnym nadzorem. Aby zapewnić dogodną obsługę przesiadających się pasażerów przy jednoczesnej maksymalnej integracji węzła przesiadkowego Dworzec Centralny należy dążyć do zwiększania częstotliwości kursowania, a nie zwiększania taboru obsługującego te linie.



Zasilenia linii nocnych

Imprezy masowe kończące się późną porą powodują konieczność zasilenia linii nocnych dodatkowym taborem. Wśród nich wymienić można m.in. imprezy sylwestrowe w centrum miasta, wianki nad Wisłą, imprezy (w tym mecze) odbywające się na Stadionie Narodowym, EURO 2012. Wówczas na ulice miasta wyjeżdżają dodatkowe autobusy – na najbardziej obleganych liniach (rodzinach linii) częstotliwość kursowania zostaje podwojona (do częstotliwości 15 minut) lub potrojona (do częstotliwości 10 minut). W zależności od bieżących potrzeb, do kursowania kierowane są także dodatkowe „nierozkładowe" autobusy. Ponadto na większości linii nocnych kursują pojazdy przegubowe. W niektórych sytuacjach może być wydłużany do godzin nocnych także okres kursowania niektórych linii dziennych (zarówno autobusowych, jak i tramwajowych) lub mogą być uruchamiane linie specjalne.

Komunikacja nocna w czasie EURO 2012

Podczas EURO 2012, poza normalnym ruchem pasażerów w komunikacji miejskiej, występował dodatkowy ruch pasażerów przyjeżdżających na Stadion Narodowy lub do Strefy Kibica. Komunikacja nocna w tym czasie została odpowiednio zasilona. Linie nocne promieniowe (rodziny linii) podstawowo kursowały z częstotliwością 20 minut, a w noce pomeczowe, noce weekendowe z częstotliwością 15 minut. Z uwagi na bliskie sąsiedztwo Strefy Kibica i pętli przy Dworcu Centralnym (stanowiącej główny węzeł przesiadkowy dla linii nocnych) i ryzyko blokowania ruchu na wyjeździe z pętli i sąsiednich ciągach transportowych przez kibiców opuszczających Strefę, zdecydowano, by na czas EURO 2012 przenieść przystanki końcowe linii nocnych z pętli na wloty ronda przy Dworcu Centralnym.

Uruchomione zostały także linie wspomagające rozwóz ze Strefy Kibica o oznaczeniach F22, F27, F31 i F90, które kursowały po zakończeniu imprez w tym obiekcie i funkcjonowały na tych samych zasadach, co linie nocne, czyli obsługiwały napotkane przystanki „na żądanie". Wspomagały one najbardziej obciążone linie nocne w rejonach, w których nie ma komunikacji szynowej. System komunikacji nocnej został także uzupełniony poprzez całomiesięczne wydłużenie kursowania wybranych linii tramwajowych przejeżdżających w rejonie Strefy Kibica, linii metra oraz linii Szybkiej Kolei Miejskiej. Dodatkowo w noce pomeczowe oraz noc po finale turnieju wybrane linie tramwajowe i metro kursowały całą noc.

System komunikacji nocnej podczas EURO został uzupełniony poprzez całomiesięczne wydłużenie kursowania wybranych linii tramwajowych przejeżdżających w rejonie Strefy Kibica, linii metra oraz linii Szybkiej Kolei Miejskiej.

Należy podkreślić, że organizacja transportu nocnego podczas EURO 2012, dzięki wykorzystaniu wszystkich dostępnych środków transportu, zapewniła niezawodną realizację usług transportowych, zabezpieczyła ruch pojazdów komunikacji miejskiej, zapewniła bezpieczeństwo ruchu oraz umożliwiła wyjazd z obiektów związanych z EURO 2012 tysiącom kibiców w bardzo krótkim czasie. Było to bardzo ważne w sytuacjach, kiedy tysiące kibiców dojeżdżających lub opuszczających Stadion Narodowy i Strefę Kibica trzeba było bardzo sprawnie i bezpiecznie pokierować do środków transportu odjeżdżających z różnych przystanków w różnych kierunkach.



Podsumowanie

Komunikacja warszawska funkcjonuje całą dobę. Gdy linie dzienne zjeżdżają do zajezdni, na ulice Warszawy wyjeżdżają autobusy nocne, które zapewniają obsługę transportową aż do czasu, gdy kolejnego dnia wznowione zostanie kursowanie komunikacji dziennej. Linie nocne zostały podzielone w sposób bardzo wyraźny na trzy kategorie: linie promieniowe, linie obwodowe i linie lokalne. Rozkłady jazdy linii promieniowych są skoordynowane w zespole przystankowym Dworzec Centralny, dzięki czemu – niezależnie od relacji, w jakiej podróżują pasażerowie – mogą oni wygodnie przesiąść się w obrębie jednego węzła przy relatywnie krótkim czasie pomiędzy przyjazdem do niego a odjazdem. System linii nocnych jest złożony. Trzeba w nim uwzględnić bardzo wiele zależności pomiędzy poszczególnymi elementami. Także powiązania między różnymi liniami, w tym powiązania linii kursujących w odległych rejonach Warszawy. W celu efektywnego wykorzystania posiadanych zasobów do obsługi linii nocnych zaangażowane zostały liczne brygady wieloliniowe. System linii nocnych jest odpowiednio zasilany w noce,



kiedy w Warszawie odbywają się masowe imprezy. Szczególnym takim wydarzeniem było EURO 2012, które wymagało oprócz zwiększenia wielkości zasobów angażowanych do realizacji usług, także odpowiedniej organizacji w celu zapewnienia bezpiecznego i sprawnego przewozu osób oraz ruchu w okolicach Strefy Kibica i Stadionu Narodowego. Komunikacja nocna – pomimo to, że największy ruch pasażerów ma miejsce w noce weekendowe – jest także bardzo ważna w pozostałe noce tygodnia, stanowiąc niezbędny element oferty przewozowej ZTM.



CZY RZECZYWIŚCIE TO SYSTEM „SZYTY NA MIARĘ”?

Po aglomeracji warszawskiej nocą jeździmy tylko autobusami, a dodatkowo w weekendy korzystamy z wydłużonego kursowania metra. W czasie organizowanych imprez masowych (takich, jak wianki nad Wisłą), rozgrywek piłkarskich lub koncertów mamy dodatkowo linie specjalne, uruchamiane przez ZTM. Pasażerowie mają każdej nocy do dyspozycji 42 linie, które pokonują ponad 550 km. O tym, czy system organizacji komunikacji nocnej w Warszawie został „uszyty na miarę” rozmawiamy z **Michałem Mirosławem** i **Krzysztofem Szamotulskim z Sekcji Kształtowania Układu Komunikacyjnego** w Zarządzie Transportu Miejskiego.

Gdybyśmy chcieli w kilku zdaniach określić, czym różnią się trasy dzienne od nocnych, to...

Krzysztof Szamotulski: W komunikacji dziennej, zgodnie ze „Strategią Transportową m.st. Warszawy”, podstawową funkcję komunikacyjną ma transport szynowy o możliwie dużej częstotliwości kursowania. Komunikacja autobusowa ma funkcję uzupełniającą – ma dowozić z poszczególnych rejonów do węzłów przesiadkowych.

Ponieważ linie nocne ze względu na mniejsze zainteresowanie pasażerów w nocy mają znacznie mniejszą częstotliwość kursowania – „model przesiadkowy” by się tu nie sprawdził. Dlatego trasy poszczególnych linii nocnych są tak wytyczane, aby objąć jak największy obszar miasta i dowozić pasażerów tylko do kilku, wybranych węzłów przesiadkowych – w tym jednego podstawowego, jakim jest Dworzec Centralny.


Krzysztof Szamotulski

Czy trasy nocnych autobusów pokrywają całe miasto i część aglomeracji, jak w ciągu dnia? Co decyduje o ich przebiegu?

KSz: Oczywiście kształtowanie tras linii nocnych podlega, podobnie jak w przypadku komunikacji dziennej, ograniczeniom budżetowym, związanym z umowami z przewoźnikami i dostępnym taborem. Ponieważ w nocy obserwujemy wielokrotnie mniejsze zainteresowanie komunikacją, niekiedy jesteśmy zmuszeni zrezygnować z obsługi części obszarów o najmniejszej zabudowie. Niemniej przy kształtowaniu tras – tak jak wspomniałem wyżej istotne jest pokrycie jak największego obszaru miasta, na ile to jest możliwe przy dostępnych środkach.

Żeby było jeszcze trudniej, w przeciwieństwie do znacznej części linii dziennych mamy przy kształtowaniu tras linii nocnych dodatkowe ograniczenia techniczne. Pierwszym z nich jest to, że autobusy muszą przyjechać na Dworzec Centralny w określonych godzinach – w celu umożliwienia przesiadki na kolejne linie bez zbyt długiego oczekiwania.

Drugie jest związane z faktem, że w nocnej sieci komunikacyjnej występują tzw. linie-siostry, na znacznej części

kursujące po tej samej trasie, a mające różne trasy na końcowych odcinkach i różne pętle. Końcówki tras muszą być tak ukształtowane, by linie można było skoordynować w obu kierunkach, co jest zagadnieniem dość skomplikowanym.

By pokazać co mam na myśli, mogę podać niechlubny przykład problemu, którego nie udało się na razie rozwiązać – linii N61 i N62 na odcinku od ul. Trockiej do Młodzieńczej. W kierunku od centrum jadą one naprzemiennie, natomiast w drodze powrotnej, z powodu przebiegu tras niemożliwe okazało się takie samo skoordynowanie ich rozkładów. I autobusy obu linii jadą razem, po czym następuje godzinna przerwa. Na szczęście to tylko kilka przystanków. Wybrano „najmniejsze zło”, gdyż zmiana rozkładu jednej z tych linii oznaczałaby problemy z rozkładami ich linii-sióstr na znacznie dłuższych odcinkach i na obszarach o dużo gęstszej zabudowie.


Michał Mirosław

Czy autobusy nocne wyjeżdżają daleko poza ścisłe granice miasta, np. do Wołomina, Pruszkowa? Czy samorządy miejscowości, w których funkcjonuje nocna komunikacja partycypują w kosztach jej utrzymania?

Michał Mirosław: Tak, sieć linii nocnych wychodzi poza granice Warszawy. Linią nocną, która wykonuje najdłuższą trasę poza granicami stolicy jest linia N62, która kursuje do Wołomina, obsługując także znajdujące się po drodze Ząbki, Zielonkę oraz Kobyłkę. Jednak komunikacja nocna w okolicznych gminach może funkcjonować w przypadku deklaracji jej finansowania przez poszczególne samorządy podwarszawskie. Finansowanie komunikacji nocnej poza Warszawą jest realizowane na poziomie 100 proc., tzn. że całkowite koszty funkcjonowania transportu nocnego poza stolicą są pokrywane przez gminy podwarszawskie.

Dlaczego wybrano na główną pętlę nocnych autobusów Dworzec Centralny, na którym jest dość ciasno?

KSz: Są trzy przyczyny – po pierwsze, jest to lokalizacja w centrum miasta, po drugie – pobliże najważniejszego dworca kolejowego, po trzecie i tak jest to największa pętla w centrum miasta. Żadna inna nie pomieściłaby nawet jednej trzeciej niezbędnych autobusów. A węzeł poza centrum nie miałby sensu.

Jak wygląda „zgranie” rozkładów jazdy i przejście z linii dziennych na nocne?

KSz: Podstawowo pierwsze linie nocne pojawiają się na Dworcu Centralnym o godz. 23.00 - w tym czasie kończą kursowanie linie dzienne – a ostatnie o godz. 5.00. Oczywiście idealnym rozwiązaniem byłaby sytuacja, w której linie dzienne kończyłyby kursowanie w momencie rozpoczęcia kursów nocnych. Jednak ze względu na to, że mają one nieraz bardzo różne trasy nie zawsze jest to możliwe. Dlatego obserwujemy niewielkie pokrywanie się kursów linii dziennych z nocnymi. W przypadku linii wyjeżdżających w obszary bez obsługi komunikacji nocnej to „nakładanie się” jest większe.

Ile autobusów jeździ każdej nocy i w jakich godzinach? Jak wygląda ich wykorzystanie („napełnienie”)?

MM: Podstawowo linie nocne (lub rodziny linii) kursują co 30 minut i ta częstotliwość jest utrzymywana przez całą noc we wszystkie dni tygodnia. Sprzyja to zapamiętywaniu przez pasażerów rozkładów jazdy i zapewnia czytelną ofertę transportową.

Największe przewozy notuje się w noce piątek/sobota i sobota/niedziela, szczególnie w pierwszej części nocy. Wówczas, by przewieźć wszystkich chętnych pasażerów do obsługi ok. 25 proc. linii są kierowane autobusy przegubowe. Częstotliwość kursowania linii nocnych nie jest jednak zmieniana. Istnieją także wybrane linie (lokalne), które kursują wyłącznie w niektóre noce tygodnia. Strefowe linie nocne (wyjeżdżające poza Warszawę) zwykle kursują nieco krócej, niż linie miejskie.

Ciekawym przypadkiem jest linia N02, która w noce poprzedzające dzień świąteczny kursuje dłużej, niż pozostałe linie nocne, bo aż do ok. godz. 7.00, uzupełniając linię dzienną 156 o podobnej trasie, która w takie dni rozpoczyna kursowanie w późniejszych godzinach.



Najdłuższa i najkrótsza nocna trasa, to…

MM: Linią nocną o trasie najdłuższej jest linia obwodowa N02 łącząca Bielany (Metro Młociny) z Marysinem przez Bródno, Targówek, Pragę Północ, Saską Kępę i Gocław. W wybranych kursach linia wykonuje także podjazdy do zajezdni Stalowa, by ułatwić skorzystanie z niej kierowcom autobusów będących po pracy lub do niej zmierzających. Średnia długość kursu tej linii to 36 – 37 km.

Najkrótszą linią jest z kolei linia N38 (promieniowa), łącząca centrum miasta z Ochotą oraz al. Krakowską. Średni kurs tej linii ma długość około 9 km.

Co oznacza i po co jest przeprowadzana – zmiana linii w środku nocy?

KSz: To jest sprawa bardzo techniczna. Jakby uważnie przyjrzeć się promieniowi miasta Warszawy i rozkładom jazdy autobusów nocnych – zaobserwujemy, że w większości przypadków w nieco ponad godzinę jesteśmy w stanie dojechać linią nocną z Dworca Centralnego na peryferie miasta i wrócić. Toteż autobusy większości linii nocnych mogą wykonać kolejny kurs z Dworca Centralnego po 1,5 godziny od poprzedniego odjazdu. A linie-siostry jeżdżą co godzinę. Wniosek z tego, że autobus, który ma swą linię-siostrę po wykonanym kursie ląduje w godzinie odjazdu nieswojej linii. Więc musi jechać na inną.

Drugą przyczyną jest dostosowanie taboru. Ponieważ pojemność pętli Dworzec Centralny jest taka jaka jest, autobusy przegubowe są wysyłane tylko na linie i kursy tam, gdzie są niezbędne, aby zabrać wszystkich chętnych. W drugiej części nocy, w uzasadnionych przypadkach następuje podmiana taboru na niektórych liniach z większego na mniejszy. Bądź też odwrotnie – jak w przypadku linii jadących na Ursynów po zakończeniu kursowania linii metra.

I kolejne pytanie dotyczące skomplikowanego oznaczania linii – po co są linie – siostry i skąd oznaczenie N11 i N61?

MM: Rodziny linii nocnych zostały stworzone po to, by nocna oferta komunikacyjna była dostępna na jak największym obszarze i była jednocześnie atrakcyjną propozycją w rejonach o dużym ruchu pasażerskim, obejmujących centrum oraz większe osiedla mieszkaniowe. W miarę oddalania od centrum miasta „potoki" pasażerskie na liniach nocnych sukcesywnie maleją, stając się najmniejszymi na końcówkach trasy. Z tego powodu w rejonach o intensywnej zabudowie zasadna jest organizacja komunikacji o większej częstotliwości kursowania, niż w obszarach odległych od centrum. Możliwość taką dają linie-siostry, które kursują razem po odcinku trasy zlokalizowanym w obszarach o większym ruchu pasażerskim. Zapewniają odpowiednio rozbudowaną ofertę w stosunku do potrzeb komunikacyjnych, zaś na końcach trasy rozdzielają się, oferując usługi komunikacyjne w mniejszej skali, które są adekwatne do wielkości „potoków" pasażerskich tam występujących. Ponadto, dzięki rodzinom linii możliwe jest objęcie ofertą nocnej komunikacji większego obszaru.





System oznaczeń stosowany w i na rodzinach linii wynika z możliwości technicznych – w wielu pojazdach wyświetlacze eksponujące numery linii mają możliwość czytelnej prezentacji jedynie numeru trzyznakowego. Z uwagi na literę „N" wyróżniającą linie nocne do identyfikacji każdej linii pozostają dwa znaki. Biorąc pod uwagę fakt istnienia także innych kategorii linii, niż linie promieniowe (wśród których znajdują się rodziny linii) oraz zasadność odrębnych numerów dla różnych kategorii najczytelniejszym sposobem powiązania numerów linii-sióstr jest nadawanie im numerów różniących się o 50, czyli np. N11 i N61.

Jakie jest podstawowe zadanie linii obwodowych i czy są potrzebne, np. N50?

KSz: Linie nie wjeżdżające na Dworzec Centralny należą do dwóch kategorii. Linii obwodowych N0X i linii uzupełniających N5X.

Linie obwodowe – mają połączyć sąsiadujące dzielnice (np. Praga Północ – Praga Południe, Mokotów – Ochota) bez konieczności robienia „wycieczki" do Dworca Centralnego. Przy okazji obsługują komunikacyjnie część tych dzielnic, dzięki czemu linie podstawowe mogą mieć prostsze trasy, a tym samym zawieźć nas szybciej i dalej.



Linie uzupełniające – są to linie dojeżdżające również do węzłów komunikacyjnych – ale innych, niż Dworzec Centralny i tam skomunikowane z pozostałymi liniami nocnymi lub metrem. Są to najczęściej linie kursujące tylko w weekendy, ich zadaniem jest objęcie obsługą komunikacyjną gmin podmiejskich. Zwykle cieszą się niewielkim zainteresowaniu i są obsługiwane małym taborem, który nie miałby specjalnego uzasadnienia w centrum miasta.

Wróćmy do reformy komunikacji nocnej z roku 2007. Co o niej zadecydowało – poza rozbudową Warszawy. Obserwacje/badania ZTM-u, głosy pasażerów, konsultacje społeczne?

KSz: Celem tej reformy było dostosowanie układu komunikacji nocnej do rozwoju Warszawy. Na obrzeżach miasta pojawiło się wiele osiedli, których obsługa nie była brana pod uwagę podczas reformy komunikacji nocnej przeprowadzonej w latach 90. ubiegłego wieku. Wydłużanie tras linii nocnych zaczynało powodować problemy z rozkładami, o których mówiłem wcześniej. Pasażerowie nie zdążali się przesiąść na Dworcu Centralnym. Wiele wskazywało, że układ nie działa już prawidłowo.

Drugim argumentem przemawiającym za reformą było „otwieranie się" miasta na obsługę aglomeracji oraz chęć współpracy gmin ościennych w organizacji transportu publicznego – w ramach nowej i nowatorskiej oferty: Wspólnego Biletu – nie tylko dla komunikacji miejskiej i kolei oraz komunikacji dziennej. Część gmin sama zwróciła się do nas z prośbą o zapewnienie im komunikacji nocnej, części my to zaproponowaliśmy, jako uzupełnienie oferty WKM.

Czy po otwarciu centralnego odcinka II linii metra czeka nas kolejna rewolucja w komunikacji nocnej?

KSz: Być może jakieś drobne korekty powstaną – choćby związane z przywróceniem ruchu na ulicach obecnie

wyłączonych z ruchu – ale nie nazywałbym tego rewolucją. Optymalnym i najbardziej ekonomicznym środkiem dla obsługi komunikacji nocnej jest autobus. Metro może pełnić najwyżej funkcję uzupełniającą.

Czy w przyszłości w nocy będziemy mogli nadal podróżować tylko autobusami i metrem. A tramwaje i SKM?

MM: Z uwagi na mniejsze zapotrzebowanie na przewozy w porze nocnej z pewnością podstawową rolę w systemie transportu nocnego będą w dalszym ciągu pełnić autobusy. Obecnie tramwaje i SKM używane są w nocy tylko w przypadku dużych imprez masowych generujących duży ruch pasażerski, gdy zasadne jest zwiększenie oferty komunikacyjnej ponad standardowy plan. Nie można jednak wykluczyć, że w przyszłości, np. w wybranych godzinach nocnych komunikacja autobusowa i metro będą zasilane innymi dostępnymi środkami transportu, tramwajami lub pociągami SKM.

Czy według Panów podróżowanie nocnymi autobusami jest bezpieczne? Wg najnowszego Barometru Warszawskiego (maj 2013) w naziemnych nocnych środkach komunikacji miejskiej bardzo bezpiecznie czuje się 6 proc. badanych (n=1100), raczej bezpiecznie – 23 proc., a raczej niebezpiecznie – 20 proc. i bardzo niebezpiecznie – 5 proc. Jacy są przeciętni nocni pasażerowie?

MM: Często podróżuję komunikacją nocną i w mojej ocenie podróżowanie nią jest bezpieczne. W ostatnim czasie bezpieczeństwo uległo znacznej poprawie, coraz więcej autobusów jest wyposażonych w monitoring, kierowcy mają system łączności z dyspozytorami, dzięki czemu mogą natychmiast zgłaszać wszelkie sytuacje zagrażające bezpieczeństwu pasażerów.

Warszawa tętni życiem również nocą – jest wiele imprez, koncertów. ZTM zwykle uruchamia wtedy komunikację specjalną. Trudny egzamin doskonale zdaliśmy podczas piłkarskich mistrzostw EURO 2012. Jakie doświadczenia wykorzystaliśmy przy organizacji tej komunikacji i jakie doświadczenia zdobyliśmy?

MM: EURO 2012 było bezcenną okazją do zdobycia doświadczenia przy planowaniu oferty komunikacyjnej oraz zarządzaniu nią na potrzeby dużych imprez masowych.

Po pierwsze, opracowany został schemat działania przy obsłudze imprez organizowanych na Stadionie Narodowym. Wiele elementów z obsługi komunikacyjnej meczów EURO jest wykorzystywanych do dziś na okazje koncertów i innych wydarzeń tu odbywających się. EURO 2012 stawiało także wyzwanie zorganizowania komunikacji miejskiej dla Strefy Kibica – wielkiego obiektu, w którym jednocześnie mogło bawić się nawet 100 tys. osób, dając możliwość do przetestowania obsługi komunikacyjnej dla tak dużych „potoków" pasażerskich. Doświadczenia z realizacji usług przewozowych dla Strefy będą mogły być także wykorzystywane w przypadku innych imprez masowych rozgrywających się w centrum miasta, takich jak np. imprezy sylwestrowe.

Niezbędnym elementem właściwej realizacji usług komunikacyjnych podczas EURO 2012 było również zarządzanie taborem w czasie rzeczywistym przy dynamicznie zmieniających się warunkach ruchowych. Także etap zarządzania taborem w czasie realizacji usług był wymagający i przyniósł doświadczenie dla służb nadzoru ruchu.

I na koniec pytanie dla hobbystów. Kto jest autorem projektu bocznych tablic w nocnych autobusach – z księżycem i gwiazdami?

KSz: Z tego co pamiętam, to wytyczne otrzymaliśmy zgodnie z regulaminem od ówczesnego Działu Marketingu (tak to się nazywało). Ale kto personalnie to zaproponował nie pamiętam. W każdym razie ja nie miałem z tym tematem nic wspólnego.



Piotr Wilk, Krzysztof Szamotulski, Michał Mirosław, Adam Muth pracują w Sekcji KształtowaniaUkładu Komunikacyjnego



W WARSZAWIE NOCĄ NIE MA KORKÓW!

Przejezdne miasto – głównie dlatego pan **Jarosław Gałach** jeździ w barwach Miejskich Zakładów Autobusowych tylko nocą. Rozmawiamy o plusach i minusach pracy za kierownicą, choć tych pierwszych jest znacznie więcej, niż minusów. Towarzyszyliśmy panu Jarkowi na trasie najdłuższej nocnej „obwodówki", czyli w autobusie N02, kiedy woził w sierpniowy czwartek pasażerów na trasie Metro Młociny – Marysin Wawerski.

Na początek – dlaczego tylko nocne linie?

W nocy Warszawa jest przejezdna, nie ma żadnych korków. Zaś zasada, że wszystkie przystanki są „na żądanie" jeszcze bardziej ułatwia tę jazdę. Dodatkowo, latem noce są chłodne – to też argument „za". Poza tym, jeżdżąc nocą nie pracuję na zmiany.

Za kierownicą siedzę już 22 lata. W komunikacji miejskiej pracuję 17 lat. Zaczynałem od zajezdni MZA przy Inflanckiej. Kilka lat jeździłem w dzień, ale zdecydowanie wolę jednak noc.

Z tą zajezdnią wiąże się zresztą moje dzieciństwo. Byłem małym „asystentem" sąsiada, który był kierowcą autobusów i miał bazę w zajezdni Inflancka. Jeździłem z nim i nawet pozwalał mi otwierać drzwi. Tak więc mogę powiedzieć, że urodziłem się w kabinie kierowcy.

Czy jest sztywny grafik, z przypisanymi liniami do kierowców? Wiem, że wprawdzie nie ma zmian, ale są zmiany… tras.

Codziennie obsługujemy inną linię. Na przykład ja dzień wcześniej jeździłem linią N62 do Wołomina. Często jeżdżę drugą linią tzw. obwodową, czyli omijającą główną pętlę przy Dworcu Centralnym – N03.

Z tymi zmianami w rzeczywistości jest tak, że zaczynam na linii dziennej, potem zmieniam tablice na linie nocne i jadę już inną linią. Ale to wszystko dzieje się w jednym autobusie.

Podam przykład sprzed kilku dni – zaczynałem na linii 162 (Targówek – Siekierki – Targówek), potem jeździłem N62 (Targówek – Dworzec Centralny – Wołomin – Dworzec Centralny), a o godzinie 1.30 zmieniłem tablice na N45 i wyruszyłem z pętli do Karolina.

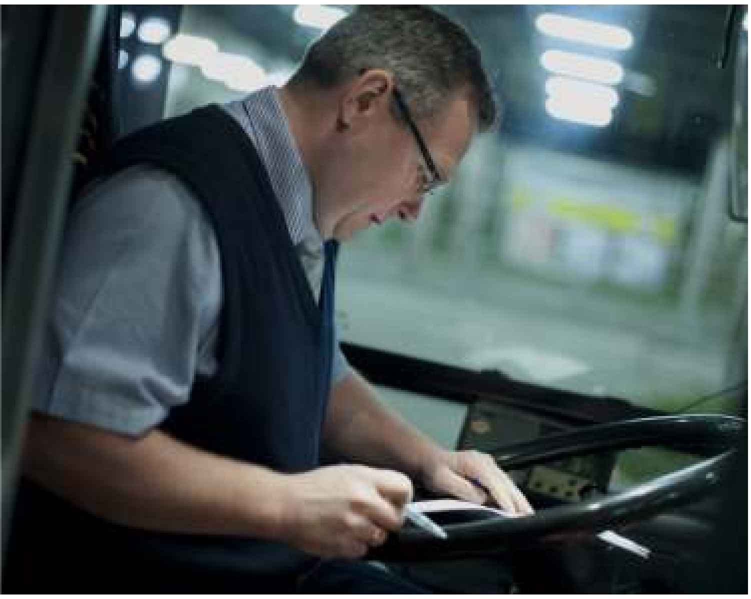
Jacy pasażerowie jeżdżą nocnymi autobusami?

Przeważnie są to młodzi ludzie. Nad ranem są to ludzie dojeżdżający do pracy. Każda linia nocna jest inaczej „napełniana" na trasie – linie obwodowe są przeważnie luźniejsze. Więcej pasażerów jeździ zwykle pod koniec tygodnia.

Kiedyś jeździłem w wigilię i miałem jedną pasażerkę, która w ostatniej chwili dobiegła do autobusu w Zielonce.

Dość często w Barometrze Warszawskim, badaniu przeprowadzanym przez Centrum Komunikacji Społecznej stołecznego ratusza pada pytanie o bezpieczeństwo pasażerów komunikacji miejskiej. Jak Pan ocenia to bezpieczeństwo w liniach nocnych?

Przede wszystkim chodzi o zapewnienie bezpieczeństwa pasażerów, ale niekiedy bywa dość groźnie i w kabinie



kierowcy. Każdy dzień jest inny. Czasami na tych owianych „złą legendą" trasach, np. linii do Wołomina noc mija bez żadnych problemów. Czasami trzeba grzecznie, żeby nie podnieść temperatury agresji, zareagować na osoby w stanie wskazującym na spożycie mocnych trunków. Zimą często na pętlach musimy budzić i wypraszać z autobusu bezdomnych.

Reasumując, każdy dzień, a właściwie noc, pracy jest inny – czasami człowiek ma wszystkiego dosyć, a czasami kończy z poczuciem dobrego spełnienia obowiązków.

Z pewnością, z takim doświadczeniem zawodowym, ma Pan swoje ulubione marki autobusów…

W MZA, w zajezdni Stalowa jeździmy czterema typami pojazdów. Są to nowoczesne Solarisy i MAN-y, nieco starsze Ikarusy i Jelcze. Muszę jednak podkreślić bardzo dobrą obsługę techniczną. Dzięki firmowym mechanikom nawet „leciwy" tabor jest zawsze sprawny, bezpieczny i… przyciągający wzrok, ponieważ każda najmniejsza usterka lub zadrapanie lakieru są bardzo szybko usuwane.

Dla kierowcy ważne jest stanowisko pracy, czyli kabina. W większości są one zamykane, zapewniając większy spokój podczas prowadzenia autobusu, W niektórych pojazdach są zamykane częściowo, co czasami sprzyja nocnym rozmowom z pasażerami – oczywiście bez szkody dla bezpieczeństwa!

Ja najchętniej z tych czterech marek złożyłbym jeden idealny autobus.

Wróćmy na moment do… piłki nożnej. Woził Pan podczas EURO innych pasażerów?

Organizacja komunikacji była naprawdę bardzo dobra. Tylko wtedy również na liniach nocnych musiały jeździć autobusy przegubowe, bo kibiców było wielu, tych warszawskich, z Polski i z całego świata. Ale naprawdę wyładowane po brzegi przegubowce z przyjemnością prowadziłem.

Czy topografię miasta i wszystkie trasy zna Pan na pamięć?

Rozpoczynający pracę kierowca autobusowy musi znać trasy wszystkich linii obsługiwanych przez przewoźnika. Oczywiście Warszawa rozwija się, linii przybywa, zmieniane są trasy, trwają remonty, organizowane są objazdy. Ale, jak dotąd, udaje mi się bez przeszkód pokonywać nocą warszawskie i podwarszawskie ulice.

A były w tych podróżach rzeczy nietypowe?

Pewno były, ale trudno je spamiętać. Czasami jadąc podwarszawską szosą wśród lasów ścigał się ze mną np. łoś.

Pamiętam także powrót 20 czterolatków z teatru BAJ. Wiozłem te maleństwa starym Ikarusem, dzieciaki „topiły się" w zbyt dużych fotelach. Pamiętam ten kurs, bo dosłownie drżałem, aby dowieźć te dzieciaki bezpiecznie do celu.

Kiedy Pan odpoczywa? Czy na tę nocną pracę nie narzeka rodzina?

Mam szczęście, że wyjeżdżam i wracam do zajezdni przy ulicy Stalowej, a mieszkam „za płotem" – idę do domu kilka minut. Docieram zwykle o 6.00. Odsypiam do 12.00.

Mój 17-letni syn rano wychodzi do szkoły, a tata dalej śpi. Myślę, że rodzina nie ma specjalnych powodów do narzekania.



MISTRZOSTWA EUROPY W PIŁCE NOŻNEJ UEFA EURO 2012

PRZEŻYJMY TO JESZCZE RAZ...













PO SZYNACH PRZEZ KURORT

Sieć tramwajowa w Inowrocławiu była jedną z najmniejszych na terenie obecnej Polski. Miała zaledwie około trzech kilometrów długości. Mimo to, tramwaje w tym kujawskim kurorcie przez lata pełniły istotną rolę w transporcie publicznym. Na trwałe wpisały się w miejski krajobraz i gdyby nie ich likwidacja, nadal stanowiłyby podstawę systemu komunikacyjnego.



W pierwszych latach XX wieku niemieckie miasto Hohensalza (tak wówczas nazywał się Inowrocław) borykało się z pierwszymi poważnymi problemami komunikacyjnymi. Trwał jego intensywny rozwój – przybywało mieszkańców i nowych zakładów pracy. Rozbudowywało się też uzdrowisko, odwiedzane przez coraz liczniej przybywających kuracjuszy.

O budowie sieci tramwajowej mówiło się od początku XX wieku. Po roku 1900 władze miejskie kreśliły plany zakładające powstanie rozbudowanej sieci kilku linii. Tramwaje miały połączyć śródmieście z intensywnie rozwijającymi się dzielnicami, a także z dworcem kolejowym, leżącym z dala od centrum. Po szczegółowych analizach uznano, że na taki rozmach, ze względów finansowych, pozwolić sobie nie można. Znacznie okrojono pierwotne założenia i zdecydowano się na budowę jednej, jednotorowej linii, z dworca kolejowego do Rynku i dalej, w kierunku dzisiejszej ul. Poznańskiej. Koncesję i potrzebne pozwolenia otrzymano w 1909 roku, a realizację inwestycji rozpoczęto w kwietniu 1912 roku.

Warto wspomnieć o pewnym ciekawym epizodzie, który mógł mieć decydujący wpływ na rozwój komunikacji miejskiej w Inowrocławiu. Otóż w 1905 roku, gdy ogłoszono konkurs na budowę linii tramwajowej, do magistratu swoją ofertę skierował inż. Max Schiemann – projektant i budowniczy pierwszych trolejbusów. Projekt budowy „tramwaju bez szyn” odrzucono, uznając go za zbyt nowatorski i trudny technicznie. Kto wie, może trolejbusy kursowałyby w mieście do dnia dzisiejszego…?



fot. fotopolska.eu

Uroczyste uruchomienie nowego środka lokomocji miało miejsce 10 listopada 1912 roku. Wtedy tramwaj został udostępniony wszystkim mieszkańcom i zaczął regularnie kursować po mieście. Zbudowano główną linię o długości 3,5 km oraz krótkie odgałęzienie do zajezdni. Zastosowano wąskotorowy prześwit szyn – 1000 milimetrów. Tramwaje rozpoczynały kurs na placu przed dworcem kolejowym, a dalej, ulicami Dworcową i Królowej Jadwigi docierały do Rynku. Mijając główny plac w mieście, kierowały się do ulic Padererewskiego i Kasztelańskiej. Koniec trasy znajdował się na ulicy Poznańskiej. Przejazd całej trasy trwał około 15 minut, a częstotliwość kursowania wynosiła 7,5 minuty. Do jej obsługi kupiono cztery wagony silnikowe wraz z doczepami.

Komunikacja tramwajowa z każdym miesiącem stawała się coraz popularniejsza i na stałe wpisała się w miejski krajobraz. Sprzedawano coraz więcej biletów. Chcąc zwiększyć zasięg nowego środka transportu, w 1913 roku linię tramwajową przedłużono do strzelnicy miejskiej i kopalni soli. Jednak po czterech latach skrócono ją do Rynku. Jako powód, podawano niską frekwencję na tym odcinku, a także

zagrożenie zapadliskami z pobliskiej kopalni soli. W takim „okrojonym" stanie sieć komunikacji szynowej w Inowrocławiu przetrwała do końca I wojny światowej.

W 1919 roku niemiecka Hohensalza stała się polskim Inowrocławiem. Miasto znalazło się w granicach II Rzeczypospolitej. Nowi zarządcy tramwajów miejskich rozebrali torowisko nieczynnej linii do kopalni soli i ułożyli je na nowej trasie – od Rynku, kierując je w ciąg ulicy Św. Ducha. W kolejnych latach nową linię stopniowo wydłużano, by w roku 1933 doprowadzić ją do koszar 4. Kujawskiego Pułku Artylerii Lekkiej. W tym okresie układ sieci tramwajowej w Inowrocławiu osiągnął swój ostateczny kształt, który nie zmieniał się do końca eksploatacji.

Okres okupacji hitlerowskiej, jak i sama II wojna światowa nie wyrządziły większych szkód w zabudowie i w infrastrukturze miejskiej. Tramwaje szybko uruchomiono na całej trasie. W latach 50. XX wieku udało się pozyskać nowe wagony generacji „N" polskiej produkcji, które pozwoliły wymienić wysłużone przedwojenne wozy.

Jak się okazało, nowe tramwaje nie powstrzymały rychłej likwidacji sieci. Decyzją władz centralnych, systemy tramwajowe w małych miastach miały zostać zastąpione autobusami. Pierwszy odcinek, w ciągu ul. Św. Ducha, od koszar do Rynku, zamknięto w 1960 roku. Od tej pory tramwaje kursowały tylko między dworcem a Starym Miastem. W ostatni, pożegnalny kurs inowrocławski tramwaj wyjechał 31 grudnia 1962 roku. Wydarzeniu towarzyszyła uroczysta oprawa – wagon udekorowano kolorowymi lampionami, a pasażerowie podróżowali tego dnia bezpłatnie. Od 1963 roku po ulicach miasta zaczęły kursować wyłącznie autobusy.

Mimo upływu ponad 50 lat od likwidacji sieci tramwajowej, na ulicach miasta zachowało się dużo pamiątek po dawnej infrastrukturze. Na ścia-



nach wielu domów i kamienic można natknąć się na haki i rozety, podtrzymujące kiedyś sieć trakcyjną. W kilku miejscach można też znaleźć kratownicowe słupy trakcyjne.

Mieszkańcy z sentymentem wspominają czasy, gdy po ulicach ich miasta mknęły czerwone „Bimby", dzwoniąc i skrzypiąc na zakrętach. Władze miejskie postanowiły więc upamiętnić ten środek transportu, który wprowadził Inowrocław w epokę nowoczesności. W 2006 roku, w bruku ulicy Paderewskiego odsłonięto fragment zrekonstruowanego toru tramwajowego, razem z pamiątkową tablicą. Natomiast w 2010 roku na ul. Św. Ducha, wprost przy Rynku postawiono sprowadzony ze Szczecina wagon tramwajowy 4N, identyczny z tymi, jakie kursowały kiedyś po mieście. Pełni on obecnie funkcję „żywego" pomnika – wewnątrz znajduje się punkt informacji turystycznej, a sam pojazd przyozdobiony jest archiwalnymi zdjęciami i opisem 50-letniej historii inowrocławskich tramwajów.



tekst i fot. współczesne: Maciej Beister
Wykorzystano: Wystawa „Tramwajem po Inowrocławiu"

Inowrocław to miasto powiatowe, położone w zachodniej części województwa kujawsko-pomorskiego. Leży nad rzeką Notecią, na pograniczu Równiny Inowrocławskiej i Pojezierza Gnieźnieńskiego W 2012 roku zamieszkiwało je ponad 75,5 tysiąca osób, co dawało mu piąte miejsce pod względem liczby ludności w regionie (po Bydgoszczy, Toruniu, Włocławku i Grudziądzu). Korzystne położenie, a także wielowiekowe tradycje warzenia soli, przyczyniły się do lokalizacji w mieście uzdrowiska. W Inowrocławiu znajduje się jeden z największych w Polsce kompleksów kuracyjnych – park solankowy, zakład przyrodoleczniczy, szpitale, tężnia uzdrowiskowa, pijalnia wód i palmiarnia.

W mieście działa kilka większych zakładów produkcyjnych, z których najważniejsze to Kopalnia Soli „Solino" oraz Huta Szkła Gospodarczego „Irena". Ponadto, rozwinął się tu przemysł chemiczny i budowy maszyn.



fot. M.Beister



TRAMWAJEM W RYTMIE FLAMENCO

Po latach odwrotu od komunikacji szynowej tramwaje wracają do wielu miast Hiszpanii. Pojawiają się tam, gdzie ich nigdy nie było. Jednym z takich miast, w którym na nowo uruchomiono tramwaje, jest Barcelona. Czy poprawiły funkcjonowanie transportu publicznego?

Słoneczna Barcelona leży w północno-wschodniej Hiszpanii, nad Morzem Śródziemnym. Jest stolicą prowincji o tej samej nazwie oraz wspólnoty autonomicznej Katalonia. Jest też największym ośrodkiem przemysłowym i finansowym kraju, zamieszkałym przez ponad 1,6 mln osób. Jednak jednym z najważniejszych motorów rozwoju miasta jest turystyka. Bogactwo zabytków, wyjątkowość tutejszej architektury, a także gorące śródziemnomorskie plaże, co roku przyciągają miliony przyjezdnych. Ulice i place przez cały rok są pełne ludzi, a samo miasto nigdy nie zasypia.

Nieodłącznym elementem Barcelony, jak każdego dużego miasta, jest system transportu publicznego. Służy on nie tylko mieszkańcom, ale i rzeszom turystów, którzy sprawnie przemieszczają się pomiędzy poszczególnymi atrakcjami turystycznymi i plażami. W mieście działa rozbudowana sieć metra, jedna z największych w Europie. Uzupełnia ją system kolei aglomeracyjnej *RODALIES*, będący odpowiednikiem warszawskiej SKM. Funkcjonuje także tu kolej linowa – wagonikowa i gondolowa.

Od 2004 roku w mieście kursują tramwaje, które powróciły tu po 33 latach. Funkcjonują na dwóch oddzielnych sieciach i pełnią rolę uzupełniającą wobec systemu metra. To właśnie im poświęcimy więcej uwagi…

Niegdyś tramwajowa potęga

Jeszcze do niedawna o tramwajach w Barcelonie można było opowiadać tylko w czasie przeszłym. W ciągu minionych dziesięcioleci zlikwidowano niemal cały system linii w mieście, opierając transport publiczny na autobusach i rozbudowującym się metrze. Jedyną pozostałością po dawnej sieci torowisk jest *Tramvia Blau* –



Tramvia Blau od wielu lat kursuje niezmiennie po tej samej trasie



Stary barceloński tramwaj *PCC* w 1956 roku. Wywodzi się z tej samej generacji wagonów, co nasze warszawskie „parówki" *13N*. fot.: www.dewi.ca

historyczna linia tramwajowa o długości ok 1,3 km, obsługiwana zabytkowymi wagonami, kursującymi z Plaza John F. Kennedy do podnóża góry Tibidabo.

Barcelona posiadała wcześniej jedną z największych i najstarszych sieci tramwajowych w Europie. Pierwszy konny tramwaj uruchomiono w 1872 roku. Kolejne linie powstawały w szybkim tempie i łączyły miasto z okolicznymi miejscowościami (obecnie są to przeważnie dzielnice Barcelony). Tempo rozbudowy sieci jeszcze bardziej wzrosło po elektryfikacji w 1900 roku. Maksymalną długość połączeń osiągnięto u progu lat 30. XX w. Niestety, w 1936 roku, po wybuchu hiszpańskiej wojny domowej, tramwaje w Barcelonie przeżyły poważny kryzys, który stał się początkiem ich powolnego końca. W trakcie walk ulicznych zniszczono lub uszkodzono dużą część infrastruktury i taboru. Tych strat nie udało się już potem odbudować.

W latach 50. i 60. XX wieku zmodernizowano część torowisk i kupiono nowy tabor. Mimo to, rada miejska była niechętna dalszemu inwestowaniu w „niemodny" już wówczas środek transportu. Tramwaje stopniowo ustępowały miejsca autobusom i znikały z kolejnych ulic i całych dzielnic. 18 marca 1971 roku był ostatnim dniem ich regularnego kursowania w Barcelonie.

Powrót po latach

O powrocie tramwajów do Barcelony myślano już w latach 80. XX w. Duże zatłoczenie ulic i niewydolność linii autobusowych, nawet przy rozbudowanym systemie metra, powodowały konieczność wprowadzenia nowego rozwiązania. Od lat 90. trwała budowa krótkiego doświadczalnego odcinka linii tramwajowej w ciągu Diagonal – jednej z głównych arterii miasta. Po udanych testach zbudowano pozostałą cześć planowanych tras, a w kwietniu 2004 roku ponownie uruchomiono regularne tramwaje w Barcelonie. Zbudowano dwie osobne sieci – *Trambaix* i *Trambesòs*. Nie mają one ze sobą połączenia szynowego, choć ich tory znajdują się na obu krańcach Diagonal, przez co łatwo je będzie połączyć w przyszłości. Na obu sieciach wykorzystywany jest ten sam tabor tramwajowy. Są to niskopodłogowe wagony Citadis produkcji francuskiej.

Trambaix

Trambaix to nazwa sieci tramwajowej zbudowanej po zachodniej stronie miasta. Łączy powiat Baix Llobregat z obszarem miejskim Barcelony. Jest doskonale skomunikowana z linią metra *L3*, przez co zapewnia wygodne połączenie z centrum miasta. Jest niewielka – 29 przystanków obsługują tramwaje trzech linii – *T1, T2* i *T3*. Na znacznej jej części zbudowano odcinki jednotorowe, przez co częstotliwość kursowania wynosi ok. 15 minut. Z początkowego przystanku „Francesc Macià", zlokalizowanego na zachodnim skraju Diagonal, można dojechać do kampusu Uniwersytetu Barcelońskiego, a także do okolicznych miejscowości, leżących poza granicami miasta, z których najciekawszą jest **Sant Feliu**.

To niewielkie miasteczko jest najdalej wysuniętym na zachód punktem na mapie *Trambaix*. Dojeżdża tam linia *T3*, a podróż trwa 32 minuty. Warto się tam wybrać. Senny charakter Sant Feliu daje możliwość chwilowego odetchnięcia od wielkomiejskiego zgiełku Barcelony.



Nowoczesny Citadis podczas obsługi linii T3,pokonuje łuk na odcinku jednotorowym.

Można tu skosztować miejscowych specjałów oraz wziąć udział w cyklicznie odbywających się festynach i koncertach muzyki regionalnej.

Trambesòs

Trambesòs, druga sieć tramwajowa Barcelony, została otwarta miesiąc po uruchomieniu *Trambaix*, w maju 2004 roku. Obsługuje obszar wschodniej Barcelony oraz miasta Badalonę i San Adrián de Besós. Kursują na niej tramwaje linii *T4, T5* i *T6*. Dogodne przesiadki z linii metra zapewniono aż na 6 przystankach, co czyni ją doskonale skomunikowanym podsystemem transportu publicznego. *Trambesòs* ma inny, bardziej wielkomiejski charakter, niż jej zachodni odpowiednik. Sieć jest niemal w całości dwutorowa, a tramwaje poruszają się środkiem szerokich arterii. Szczególnie ciekawy jest odcinek torowiska wzdłuż Gran Via de les Corts Catalanes – głównej trasy wylotowej z miasta w kierunku północno-zachodnim. Otwarto go w 2006 roku. Linia biegnie tam tunelem, a częściowo poprowadzono ją pod estakadą jednej z jezdni. Na części przystanków ustawiono bramki, które, wzorem metra, uniemożliwiają wejście na peron osobom bez ważnego biletu.



Przystanek „Maria Cristina” na sieci *Trambaix* jest ważnym węzłem przesiadkowym pomiędzy tramwajami a metrem.

Uwagę zwraca też przystanek „Ciutadella | Vila Olímpica”. Swoją trasę kończy tam linia T4. W pobliżu znajduje się stacja metra linii *L4* o tej samej nazwie, umożliwiająca przesiadkę i kontynuowanie podróży w głąb miasta. Kraniec zlokalizowany jest w dawnej wiosce olimpijskiej (w 1992 roku w Barcelonie odbywała się olimpiada). Około 500 m od przystanku znajduje się plaża.

Plany na przyszłość

Tramwaje okazały się dobrym rozwiązaniem problemów komunikacyjnych przedmieść Barcelony, tańszym od budowy tuneli metra, dużo bardziej efektywnym w porównaniu z istniejącymi liniami autobusowymi. W planach jest połączenie sieci *Trambaix* i *Trambesòs*, wzdłuż Diagonal, a także rozbudowa istniejących połączeń, m.in. do portu pasażerskiego w dzielnicy Barceloneta i dalej poza przedmieścia Barcelony. Jeśli plany te zostaną zrealizowane, miasto będzie mogło poszczycić się jedną z większych sieci tramwajowych w Hiszpanii.



„Estació de Sant Adrià” to nazwa końcowego przystanku linii T4 i T6 na sieci *Trambesòs*.

Co poza tramwajami?

Tramwaje to niejedyna „atrakcja komunikacyjna”, jaka czeka na nas w Barcelonie. Miasto posiada jeden z największych systemów metra w Europie. Pierwszy jego odcinek otwarto w 1924 roku i systematycznie rozbudowywano w następnych latach. Obecnie kolej podziemna to 11 linii, które obsługują blisko 200 stacji. Powstają kolejne dwie linie, a plany zakładają m.in. budowę połączenia do portu lotniczego, a także „ekspansję” metra do okolicznych miejscowości.

Metro dociera do wszystkich najważniejszych punktów w mieście, co z perspektywy turysty jest istotnym udogodnieniem. Dzięki temu szybko i sprawnie można poruszać pomiędzy atrakcjami turystycznymi. Na przykład, liniami *L2* i *L5* dojedziemy do



Kolejka wagonikowa na górę Tbidabo działa podobnie, jak ta w Zakopanem.

La Sagrada Familia, najpiękniejszej świątyni Barcelony i symbolu miasta. Linie *L3* i *L4* zawiozą nas nad morze, gdy będziemy chcieli wypocząć na plaży. Natomiast linią *L7* dojedziemy do stacji „Avinguda Tibidabo", z której przesiąść się można na wspomniany już wcześniej *Tramvia Blau*. Historycznym wagonem Niebieskiego Tramwaju dojedziemy do podnóża góry **Tibidabo**, na której znajduje się piękny kościół o tej samej nazwie. Zdecydowanie warto go zwiedzić. Aby dostać się na górę, możemy skorzystać z równie ciekawej kolejki linowej. Na torze z jedną mijanką kursują dwa wiekowe wagoniki. Wciągane są do góry za pomocą specjalnych lin, umieszczonych pomiędzy szynami. Kolejka cieszy się dużą popularnością wśród turystów.

W południowo-zachodniej części centrum Barcelony znajduje się kolejna wyjątkowa atrakcja turystyczna – **Montjuïc**. Jest to szerokie i niewysokie wzgórze, z płaskim szczytem, na którym znajduje się XVII-wieczna warownia – **Castel de Montjuïc**. Z góry rozciąga się piękny widok na port znajdujący się u stóp wzgórza. Aby tu dotrzeć, możemy wybrać drogę pieszą lub – jak prawdziwi miłośnicy transportu – skorzystać z dwóch ciekawych rodzajów komunikacji zbiorowej. Ze stacji metra „Paral·lel", do której dojedziemy pociągami linii *L2* lub *L3*, należy przesiąść się do *Funicular de Montjuïc*, czyli wagonikowej kolejki linowej. Jest ona taryfowo zintegrowana z siecią transportu publicznego, więc nie trzeba kupować dodatkowego biletu (w odróżnieniu od *Tramvia Blau* i kolejki do Tibidabo). Po kilku minutach podróży docieramy do stacji końcowej – „Parc de Montjuïc". Mimo, że na szczyt jest już niedaleko, dalszą drogę możemy sobie uprzyjemnić podróżą koleją gondolową *Telefèric de Montjuïc*. Nieco wysoką cenę biletu zrekompensują nam niezapomniane widoki na Barcelonę i Morze Śródziemne.

Do odwiedzenia Barcelony chyba nie trzeba nikogo namawiać. Każdy znajdzie tu coś dla siebie i spędzi atrakcyjnie czas. Bogata i wciąż rozwijana oferta komunikacyjna nie sprawi nam problemów podczas poruszania się po mieście, a sympatycy transportu publicznego z pewnością nie będą się tu nudzić!

*tekst i fot. współczesne:
Maciej Beister*



Wagon linowy *Funicular de Montjuïc* na górnej stacji „Parc de Montjuïc".

AUTOBUS CZERWONY WRACA NA STOŁECZNE ULICE!

Kilka lat przygotowań i remontu, kilkadziesiąt osób pracujących przy wozie, kilkaset projektów i planów, kilka tysięcy części. W końcu kilkadziesiąt tysięcy złotych wydanych na remont. Po ponad dwóch latach rezultaty widoczne są gołym okiem, a autobus niebawem znów wyjedzie w trasę! Mowa oczywiście o kultowym Chaussonie.

Zabytkowy autobus przybył do Warszawy na lawecie 27 lipca 2007 roku, czyli dokładnie 60 lat i 5 dni po rozpoczęciu eksploatacji Chaussonów w odbudowywanej z gruzów stolicy. Oglądając go wtedy widać było wyraźnie, że będzie przy nim mnóstwo pracy. Miłośnicy komunikacji wiedzieli jednak, że w przyszłości inwestycja zwróci się z nawiązką. Niemal przez cztery lata Chausson stał na terenie Ośrodka Remontu Taboru MZA przy ulicy Włościańskiej w hali, do której dostęp mieli nieliczni. Dzięki temu mógł spokojnie czekać na lepsze czasy, nie poddając się procesowi niszczenia. Wreszcie, w 2011 roku, nadeszły dobre informacje – znalazły się firmy chętne do pomocy w restauracji pojazdu. Jego remont jest już prawie skończony.



Na dobry początek

Remont pojazdu, szczególnie historycznego wymaga nie tylko nakładów finansowych, ale rzetelnego przygotowania zaplanowanych prac. W przypadku Chaussona takie przygotowanie było utrudnione, ponieważ autobus jest produkcji francuskiej. Na szczęście podobne wozy zostały tam zachowane, dzięki czemu możliwe było pozyskanie oryginalnych schematów i materiałów technicznych niezbędnych do odbudowy. Z tej właśnie przyczyny reprezentanci KMKM podróżowali do miejscowości Grenoble, gdzie odbyło się spotkanie polskich i francuskich sympatyków transportu publicznego. Po cennych wskazówkach można było rozpocząć remont.

Zostało tylko „pudło"

Aby rzetelnie przeprowadzić remont wozu należało go... rozebrać. Dlaczego? Miłośnicy z KMKM nie byli pewni, w jakim stanie znajduje się autobus pod poszyciem zewnętrznym. Na szczęście, pojazd nie był zbytnio wyeksploatowany. Przystąpiono więc do przeglądu wszystkich podzespołów. Okazało się jednak, że części nie da się zregenerować. Należało je odtworzyć na podstawie dostępnych fragmentów lub schematów.

Szeroki zakres prac znacznie wydłużył czas remontu. Podczas restauracji wykonano m.in. całkowitą wymianę poszycia zewnętrznego, naprawiono ścianę czołową wymieniając uszkodzone elementy konstrukcyjne, odtworzono drzwi, wypiaskowano i zabezpieczono dach, zostały wykonane nowe siedziska dla pasażerów. Zostały także gruntownie przebadane i odnowione wszystkie części układu jezdnego. W końcu, już w Warszawie, przystąpiono do lakierowania pojazdu oraz montowania wykładziny, szyb i foteli.

Trwający ponad dwa lata remont pochłonął ponad sto tysięcy złotych, jednak dzięki temu, Warszawa odzyska prawdziwą „perłę" i znaczący „kawałek" swojej historii. Wóz, o którym powstała piosenka „Czerwony autobus" ponownie zagości na stołecznych drogach. Kiedy go zobaczymy? Pierwsza okazja to Dni Transportu Publicznego. Zapraszamy!

Wszystkich chętnych, którzy chcą zobaczyć, jak przebiega remont zapraszamy do odwiedzenia strony:

www.ratujemychaussona.pl

tekst: Mateusz Kania
fot.: KMKM

WARTO ZAPAMIĘTAĆ TE ADRESY

ZARZĄD TRANSPORTU MIEJSKIEGO MIASTA ST. WARSZAWY	**www.ztm.waw.pl**

AUTOBUSY

MIEJSKIE ZAKŁADY AUTOBUSOWE	**www.mza.waw.pl**
MOBILIS	**www.mobilis.pl**
ITS MICHALCZEWSKI	**www.michalczewski.pl**
PKS GRODZISK MAZOWIECKI	**www.pksgrodzisk.com.pl**

TRAMWAJE

TRAMWAJE WARSZAWSKIE	**www.tw.waw.pl**

METRO

METRO WARSZAWSKIE	**www.metro.waw.pl**

KOLEJ

SZYBKA KOLEJ MIEJSKA	**www.skm.warszawa.pl**
KOLEJE MAZOWIECKIE	**www.mazowieckie.com.pl**
WARSZAWSKA KOLEJ DOJAZDOWA	**www.wkd.com.pl**

URZĄD MIASTA ST. WARSZAWY	**www.um.warszawa.pl**
KLUB MIŁOŚNIKÓW KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ	**www.kmkm.waw.pl**
HISTORIA KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ W WARSZAWIE	**www.trasbus.com**
FOTOGALERIA TRANSPORTOWA	**www.phototrans.pl**

MIESIĘCZNIK ZARZĄDU TRANSPORTU MIEJSKIEGO